



Voorwoord

Het jaar 2019 was een druk jaar voor en in Regio Zuid-Kennemerland met een hoop veranderingen en resultaten. Zo is de actualisatie van de bereikbaarheidsvisie voor onze regio ingeluid met diverse raadsbijeenkomsten, stakeholdervergaderingen en expertsessies. De Zuid-Kennemer Agenda is ontwikkeld en provinciale verkiezingen brachten een nieuw college met een nieuwe bestuurder, die helaas het bestuurlijk toneel ook weer verliet.

De komst van de F1 naar Zandvoort bood in verkeerskundig opzicht uitdagingen, maar ook kansen. Zo werd de lang gekoesterde wens voor structurele verbetering van de treinverbinding Zandvoort – Haarlem – Amsterdam verwezenlijkt. Hierbij heeft de regionale samenwerking met een investering van € 1,4 miljoen, een totale investering van 7 miljoen weten te bewerkstelligen. Door de technische- en fysieke ingrepen op de spoorcorridor Zandvoort – Amsterdam om de capaciteit van het bestaande spoor te vergroten, kan er een zomerdienstregeling met 6 treinen per uur per richting worden gereden. Bij deze investering horen ook fysieke aanpassingen aan station Zandvoort (trapopgang en perroncapaciteit) en de aanpassing van een aantal overwegen. Dit vergde ook een aanzienlijke ad-hoc-inzet van Stuurgroep en Kernteam; bovenop de actualisatie van de bereikbaarheidsvisie. In opdracht van de regio zal de geluidsbelasting in Bloemendaal worden gemonitord en worden de benodigde geluidsbeperkende maatregelen in kaart gebracht. Zuid-Kennemerland Bereikbaar heeft toegezegd hieraan bij te dragen, overeenkomstig een verzoek (via een motie) van de Bloemendaalse raad.

De intensieve samenwerking binnen de regio en met de overige betrokken partijen, had voor de in een gemeenschappelijke regeling (GR) samenwerkende gemeenten een positieve meerwaarde. In de regio zijn bestuurlijke en politieke discussies gevoerd, waarmee het belang om samen te werken nog duidelijker is geworden. Zo is er door de Heemsteedse raad op aangedrongen om – met een pakket aan maatregelen – de regionale samenwerking te optimaliseren.

De provincie Noord-Holland bracht de studie naar een Regionaal OV-toekomstbeeld uit, samen met de MRA en de provincie Flevoland. In deze regionale OV-toekomstvisie staan, mede door de inbreng vanuit onze regionale inzet, veel voor onze regio, belangrijke ambities. Denk hierbij aan de Lightrail, in aansluiting op de Noord-Zuidlijn; naar onze regio. Maar ook aan een voor onze regio belangrijke Intercitystatus van Station Heemstede, die behouden moet blijven.

De regionale samenwerking heeft zelf verder stevig doorgepakkt op het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) om de doorstroming na het succes van fase 1 te kunnen voortzetten. Een gecombineerd traject is uitgezet met inzet op enerzijds de vernieuwing en verbetering van de bewegwijzering. Alle daarvoor geplande activiteiten zijn uitgevoerd. Anderzijds is de aanpak van de Intelligente Verkeer Regel Installaties (IVRI's) doorgezet. Er is een trajectstudie gestart om de afwikkeling over de Zuidelijke Ring (incl. de toe- en afvoer vanuit en naar de Haarlemmermeer door Heemstede) te optimaliseren. Hiermee willen wij de basisvoorwaarden creëren om zowel de doorstroming te verbeteren en tegelijkertijd de overlast te verminderen.

Vanuit de regio is er ook blijvende aandacht en inzet op de regionale fietsroutes. In de totstandkoming van diverse regionale fietsroutes zijn stappen gezet. Onder andere is er gewerkt aan de zogenoemde schakel 2/3 en schakel 7, die samen de doorfietsroute Velsen-Heemstede via Haarlem/Bloemendaal compleet zullen maken.

Met de regionale aanpak voor fietsparkeren is doorgepakt om te komen tot een capaciteitvergroting. Er zijn stappen gezet in de planvorming fietsenstalling Heemstede- Aerdenhout en alle voorbereidingen voor uitbreiding van de fietsenstalling in Bloemendaal zijn getroffen, zodat deze in 2020 kan worden uitgevoerd.

Jaarverslag 2019

In onderstaande paragrafen informeren wij u beknopt over ondernomen activiteiten van de Stuurgroep Gemeenschappelijke Regeling Zuid-Kennemerland Bereikbaar (hierna te noemen Stuurgroep), de voortgang in projecten en financiën van het afgelopen jaar.

Inhoud

1. Stuurgroep Zuid-Kennemerland Bereikbaar;
2. Uitgelichte activiteiten;
3. Personele bezetting;
4. Toelichting op de activa en passiva;
5. Evaluatie 2019;
6. Bijlagen.

1. Stuurgroep Zuid-Kennemerland Bereikbaar

De doelstelling van de Regionale Samenwerking is vanzelfsprekend ‘verbeteren van de bereikbaarheid van Regio Zuid-Kennemerland’. Onze regio kenmerkt zich als een prachtig woongebied, met een zeer grote uitgaande woon- werkpencil, vooral in de richting Amsterdam. Deze pencil is in de laatste jaren harder gegroeid dan in andere gebieden en met de voorgenomen woningbouw is het belang van onze Gemeenschappelijke Regeling (GR) met haar doelstelling misschien wel groter dan ooit. Met inzet van het mobiliteitsfonds kan de GR voor haar deelnemers projecten financieren die de regionale bereikbaarheid verbeteren. Dit doet de Stuurgroep door jaarlijks een jaarplan op te stellen waaruit die regionale opgaven blijken en waarmee de keuzes ook worden voorgelegd aan de volksvertegenwoordigers van onze gemeenten. Want de gemeenteraden hebben ook hierin het primaat; ook bij tussentijdse begrotingswijzigingen.

De stuurgroep bestaat uit de wethouders (portefeuillehouders mobiliteit) van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort en de regionaal bestuurder van VNO-NCW. In 2019, is vijf keer plenair vergaderd. Ook is ad-hoc vergaderd en in stuurgroep-verband met o.a. ProRail, NS en de provincie Noord-Holland, in het kader van de Spoorse Maatregelen. Daarnaast werd Zuid-Kennemerland in verschillende bestuurlijke overleggen, vertegenwoordigd door één van de stuurgroepleden; door de bestuurlijk verantwoordelijke van een programmalijn of door de voorzitter.

2. Uitgelichte activiteiten

2.1 Samenwerking met de provincie Noord-Holland

De provincie is ook voor mobiliteit een belangrijke partner voor de gemeenten. Er is geïnvesteerd in de relatie tussen de provincie en Zuid-Kennemerland met prominenter geagendeerd overleg tussen de gedeputeerde en wethouders van Zuid-Kennemerland en IJmond via het zogenaamde Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB). Hoewel de overlegstructuur van Stuurgroep en PVVB strikt genomen apart zijn georganiseerd, kennen de onderwerpen een duidelijke overlap. In de ambtelijke voorbereiding is hier beter op geanticipeerd door:

- *Goed ambtelijk overleg, op diverse niveaus.*
Naast overleg over deelonderwerpen (zoals subsidieregelingen, gezamenlijke projectuitvoering van onder andere doorfietsroutes, OV-knooppuntontwikkeling en governance, zijn er reguliere overleggen. Eén daarvan is het Periodiek overleg Regio Zuid-Kennemerland/Haarlem en de Provincie Noord-Holland, waar allerhande onderwerpen passeren, zo ook de bovengenoemde.
- *Samenwerken aan regionale fietsroutes.*
Vanuit het programma Zuid-Kennemerland Bereikbaar, zijn afspraken gemaakt met de Provincie Noord-Holland over:
 - Een zo uniform mogelijke aanpak;
 - De financiering en programmering van fietsprojecten samen met de regio's;
 - De invulling/aanpassing van provinciale subsidieregelingen voor de fiets.

2.2 MRA

Binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is regio Zuid-Kennemerland steeds beter vertegenwoordigd. Vaak is die vertegenwoordiging indirect, via de provincie en het PVVB, of via de (centrum) gemeente Haarlem. In 2019, was Zuid-Kennemerland direct vertegenwoordigd in:

- Public Affairs-overleg MRA;
- Bestuurlijke Adviesgroep en ambtelijke Klankbordgroep Regionaal OV-Toekomstbeeld;
- Ambtelijke Adviesgroep MIRT-verkenning Rottepolderplein.

2.3 Omliggende gemeenten

Afgelopen jaar is zowel het bestuurlijk, als het ambtelijk overleg met onze buurgemeenten geïntensiveerd. Met de IJmondgemeenten is – en wordt nog steeds – goed overlegd over raakvlakken zoals snelfietsroute (Schakel 7), Regionaal OV-Toekomstbeeld en Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. In de Ambtelijke Adviesgroep MIRT-verkenning Rottepolderplein, vertegenwoordigt Zuid-Kennemerland mede regio IJmond.

Met de gemeente Haarlemmermeer is gestart met samenwerking rond de raakvlakken van de bereikbaarheid van het zuidelijk deel van Zuid-Kennemerland, Haarlemmermeer en de aansluiting op o.a. Amsterdam-Zuid en Schiphol Airport. In een bestuurlijk overleg, waarbij Zuid-Kennemerland is vertegenwoordigd door Heemstede en Haarlem, is besloten om de samenwerking te bestendigen. Bij deze initiatieven wordt eveneens geparticipeerd door het MRA-bureau, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Holland.

2.4 Belangenorganisaties.

Afgelopen jaar zijn er diverse gesprekken geweest met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, belangenorganisaties en andere partijen. Deze gesprekken vonden plaats in het kader van de actualisering van de regionale Bereikbaarheidsvisie, het project regionale Bewegwijzering, maar ook op specifieke dossiers. Denk bij dergelijke dossiers aan bijvoorbeeld de lobby – voor de RegioRing – belangrijke schakel: de Velserversbinding.

2.5 Regionaal OV Toekomstbeeld

De studie naar het regionaal OV Toekomstbeeld van provincie Noord-Holland en Flevoland is afgerond en de resultaten zijn vastgelegd in een samenwerkingsagenda. Deze is tijdens het BO MIRT van november, aangeboden aan de minister van I&W. De ingebrachte ambities van regio Zuid-Kennemerland zijn herkenbaar in het eindproduct terug te vinden. De resultaten van dit toekomstbeeld worden meegenomen en uitgewerkt in MRA-gremia binnen Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Een reden temeer om als deelregio goed aan te sluiten op deze MRA-overleggen. In 2019, is ook gestart met het samenbrengen van de regionale OV-Toekomstbeelden met het parallel uitgewerkte landelijke OV-Toekomstbeeld.

2.6 Actualisatie Regionale bereikbaarheidsvisie.

In de periode april – november is de visie Zuid-Kennemerland Bereikbaar (uit 2011) geactualiseerd binnen planning en budget. Het proces is aangestuurd door het programmateam met kernteam en gefinancierd vanuit de eigen middelen van het mobiliteitsfonds (het zogenaamde vrije deel en bestaande capaciteit). Bureau Posad Maxwan heeft de verbeelding en verwoording verzorgd, in participatie met partners uit de Klankbordgroep Zuid-Kennemerland Bereikbaar, andere externe partners, buurgemeenten, de provincie en natuurlijk de stuurgroep en de ambtelijke collega's. Hierbij zijn zo actueel mogelijke data gebruikt; onder andere opgesteld voor OV-Toekomstbeeld en studies voor Haarlem Stationsomgeving en Oostpoort en specifiek gemaakt voor Zuid-Kennemerland door Goudappel-Coffeng. Deze bereikbaarheidsvisie is in november 2019 door de stuurgroep vrij gegeven voor besluitvorming en ligt in 2020 voor ter besluitvorming in de Zuid-Kennemerland colleges en raden.

2.7. Aansluiting bij regionale omgevingsagenda: de Zuid-Kennemer Agenda

Regionale bereikbaarheid is één van de belangrijke thema's voor de regionale omgevingsagenda, waarin de raden van de vier deelnemende gemeenten de handen ineenslaan. Via deze agenda kan Zuid-Kennemerland haar hernieuwde identiteit ('wie zijn wij, waar staan wij voor?') formuleren en de (ruimtelijke) opgaven adresseren waar we als partners binnen Zuid-Kennemerland actief op willen samenwerken. Ook kan Zuid-Kennemerland haar aanpak via deze agenda kenbaar maken aan belangrijke partners, zoals de MRA. Omdat de raakvlakken tussen de aanpak van de omgevingsagenda Zuid-Kennemerland en de actualisering van Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland aanzienlijk zijn, liepen beide processen waar mogelijk gelijk op.

2.8. Spoorse Maatregelen

Binnen afzienbare tijd en met een grote inzet van de stuurgroep en Public Affairs is besloten tot maatregelen op het spoor tussen Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, waardoor de bestaande spoorcapaciteit beter benut kan worden. Technisch is de capaciteit op deze corridor uitgebreid tot maximaal 12 treinen per richting per uur. Alleen tijdens een beperkt aantal evenementen zal op maximale sterkte worden gereden, maar belangrijker is dat NS een betrouwbare zomerdienstregeling met 6 treinen per uur kan laten rijden. Het doel is immers om de woonkernen bij grote of zomerdruk te ontlasten en het OV, in dit geval het spoor, een echt alternatief voor de

auto te laten zijn. De toekenning van de Formule 1 aan het circuit van Zandvoort, creëerde de kans om deze al lang levende ambitie te kunnen verzilveren. Met een bijdrage uit het mobiliteitsfonds van 1,4 miljoen euro (incl. BTW), kon de aanpassing aan het spoor en station Zandvoort, van start. Door snel te schakelen, heeft de stuurgroep aangetoond dat Zuid-Kennemerland Bereikbaar een belangrijke partner kan zijn om grote ambities te realiseren. De Spoorse Maatregelen hebben ook veel politieke aandacht gekregen, vooral in de raden van de deelnemers. Naast de oproep uit Bloemendaal voor een bijdrage aan onderzoek en geluid-reducerende maatregelen, kwam vanuit Heemstede het dringende verzoek om een aantal andere punten uit het programma, versneld op te pakken. Deze punten zijn door de stuurgroep bevestigd in een brief aan alle raden. Deze punten worden ook opgenomen in de aanstaande (meerjaren)begroting en uitvoeringsprogramma.

3. Personele bezetting

3.1 Programmateam

- Met ingang van februari 2019 heeft de secretaris afscheid genomen van de gemeente Haarlem/Zandvoort en van Regio Zuid Kennemerland.
- De adviseur Public Affairs heeft gemiddeld 16 uur per week gewerkt voor Regio Zuid-Kennemerland. Naast het reguliere werk in lobby-dossiers (in 2019 specifiek Rottepolderplein/Velserversverbinding en Spoorse Maatregelen) en als verbinder met externe partners, heeft de adviseur het project Bewegwijzering begeleid in het budget.
- De programmamanager heeft eveneens gemiddeld 16 uur gewerkt voor de regio Zuid-Kennemerland. Naast het reguliere werk als organisator en ambtelijk verantwoordelijke voor programma en mobiliteitsfonds (in 2019 specifiek voor inrichten interne organisatie en afstemming), heeft programmamanager de regio vertegenwoordigd in het OV-Toekomstbeeld en de totstandkoming begeleid van de Bereikbaarheidsvisie.

3.2 Kernteam

Om de bestuurlijke besluitvorming regionaal af te stemmen en daarnaast individueel gemeentelijk beleid te borgen in het regionale programma (vice versa), is het ambtelijk Kernteam Zuid-Kennemerland Bereikbaar opgericht. Met ingang van 2019 streven de deelnemende gemeenten naar een afvaardiging van gemiddeld 16 uur per week, per gemeente, vanuit eigen middelen. Dit is deels gelukt.

- Gemeente Bloemendaal heeft vrijwel volledig voldaan aan dit streven;
- Gemeente Heemstede heeft deels voldaan. Na afscheid van de vaste deelnemer in regionaal overleg, is snel een vervanger gevonden;
- Gemeente Zandvoort heeft deels voldaan (vanaf medio 2019, volledig);
- Gemeente Haarlem heeft deels voldaan. Na afscheid van eerder genoemde secretaris, tegelijk kernteamlid, is de bestuurlijke besluitvorming door de programmamanager opgepakt (in opdracht van Gemeente Haarlem). Daarnaast heeft de gemeente via andere teams geïnvesteerd in regionale samenwerking- en bereikbaarheid.

3.3 Bijkomende werkzaamheden

De gemeente Haarlem is statutair aangewezen als faciliterende partij voor:

- Beheer van de financiën van de Gemeenschappelijke Regeling. In 2019, is het Mobiliteitsfonds ingericht als 'project', ten behoeve van een gestroomlijndere afwikkeling van de diverse geldstromen;
- Voeren van het secretariaat/managementondersteuning;

- Werkgever voor vaste medewerkers uit het programmateam (in 2019 voor programmamanager en secretaris).

3.4. Uitvoeringsorganisatie

Het programma heeft geen eigen uitvoeringsorganisatie. De uitvoering van projecten en beleidsmatige advisering over gemeentelijke inpassing, ligt organisatorisch veelal bij de grondgebonden gemeente. Doorgaans financieren deze ook het leeuwendeel van de uitvoeringskosten. Waar mogelijk faciliteert het programma (met financiering uit het mobiliteitsfonds) externe projectleiding. Voorwaarde is dat de grondgebonden gemeenten beleidsmatig kunnen ondersteunen. Bij het project bewegwijzering, heeft deze aanpak goed gewerkt. Bij alle deelnemende gemeenten was de combinatie van ambities versus personele capaciteit een zorgpunt.

4. Toelichting op de activa en passiva

In Jaarverslag en Jaarrekening 2019 legt de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Zuid-Kennemerland Bereikbaar, verantwoording af over de realisatie van afgesproken beleid en over de financiële resultaten.

- De Jaarrekening 2019 sluit met een batig saldo van € 3.359.177,- In totaal is € 2.734.380,- besteed aan projectbijdragen en € 175.000,- aan het werkdeel.
Het vrije deel is volledig besteed;
- Er heeft geen separate accountantscontrole op de Jaarrekening 2019 plaatsgevonden. De gemeente Haarlem voert het financiële beheer van het mobiliteitsfonds van de GR, dat onderdeel vormt van de financiële administratie van Haarlem, die uiteraard wel aan zowel interne als externe accountantscontrole onderworpen is. Bovendien;
- 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 GR kent geen bijzondere risico's, die een financiële impact kunnen hebben binnen de gemeenschappelijke regeling.

5. Evaluatie 2019

Evaluatie projectdeel					
Programmaliijn fiets	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Trekker: Bloemendaal	Doel: De regionale fietsbereikbaarheid vergroten, zodat de fiets ook voor regionale fietsroutes als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien. <i>Zeker met de opkomst van de e-bike, wordt de fiets steeds vaker een alternatief voor de auto en als aanvullend vervoer op bus en trein Randvoorwaarde is dat de fietser goed en veilig kan doorfietsen. De regio investeert daarom in projecten die knelpunten in het fietsrouten netwerk wegnemen; de zogenaamde schakels.</i>				
Schakel 1: Vogelenzang- Zandvoortselaan Bentveld	<ul style="list-style-type: none"> De stuurgroep heeft een strategie bepaald om met het fietspad door de Waterleidingduinen op trekken met het nieuwe college GS van provincie Noord-Holland. Het ontwerp is besproken, maar kon in 2019 nog niet worden uitgevoerd i.v.m. het nieuwe fietsbeleid bij de provincie. 		<i>In 2019, wordt het definitief ontwerp uitgewerkt en er zal hierover worden besloten door de bestuurders.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Budget van 50.000,- euro schuift door naar de begroting 2020. 	
Schakel 2 & 3: Claus Sluterweg-N208-Houtvaartkade Haarlem-Heemstede-Bloemendaal	<ul style="list-style-type: none"> De provincie Noord-Holland heeft in 2019 het ontwerp gereed en de omgevingsvergunning aangevraagd. Volgens de huidige planning, wordt in 2020 het project uitgevoerd. Haarlem heeft het werk conform planning uitgevoerd. De bijdrage van het mobiliteitsfonds naar de 		<i>In 2019, worden de schakels gerealiseerd. De planning is als volgt:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Q1 2019: de realisatie van start gaat.</i> <i>Q3 2019: het tracé geopend wordt.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> De aanlegkosten zijn buiten het fonds apart gedekt. De regio wil echter een complexere ruimtelijke inpassing. Hiervoor worden extra plankosten gemaakt. Dit betaalt de provincie niet. Daarom wordt er in 2020, 25.000,- euro uit het mobiliteitsfonds gereserveerd om dit te bekostigen. 	

	gemeente Haarlem moet nog worden verrekend.			
Schakel 4: (Rode Loper brug) Station Haarlem- Haarlem Noord	<ul style="list-style-type: none"> • Het voorkeursproject “de Rode Loper” kan niet worden uitgevoerd doordat de ruimtelijke inpassing niet mogelijk is gebleken. Dit is besloten door de gemeenteraad van Haarlem. • Gemeente Haarlem blijft trekker van het project maar heeft het hernoemd tot “station Haarlem - Haarlem Noord”. 		<p><i>In 2018, heeft de raad van Haarlem besloten om geen brug te realiseren. Hiermee wordt nu gekeken naar een upgrading van het bestaande fietsnetwerk via het Frans Halsplein. De planning is als volgt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Q3 2018: start ontwerpproces • Q3 2019: DO/VO gereed • Q4 2019/Q1 2020: uitvoering gereed 	<ul style="list-style-type: none"> • Er wordt geen aanvraag gedaan het gereserveerde bedrag van 500.000,- euro. Deze reservering vloeit daarmee terug in het mobiliteitsfonds. • De gemeente Haarlem kan een nieuwe aanvraag indienen voor een alternatief.
Schakel 5: Boerhavelaan- Fuikvaartweg Haarlem-passage Ringvaart H’meer)	<ul style="list-style-type: none"> • Het onderzoek naar de passage Fuikvaart (onder Schipholweg en Oude Schipholweg) heeft plaatsgevonden. • De studie heeft uitgewezen dat de kosten-baten analyse (MKBA) niet positief genoeg is met als voornaamste oorzaak de kleine scope van de maatregel. • Deze kleine schakel wordt nu opgepakt als onderdeel van een grotere snelfietsroute tussen Haarlem Oostpoort en Haarlemmermeer. • Haarlem pakt dit op in samenwerking met de provincie Noord-Holland in een nieuw project. 		<p><i>In 2019, is er een procesmanager aangesteld die verantwoordelijk is voor het opstellen en realiseren van het uitvoeringsprogramma.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • In 2019, was er 150.000,- euro begroot. Het voorstel is gedaan om deze bijdrage voor nu te handhaven en in overleg met de provincie uit te breiden. • Het budget schuift daarmee door naar de begroting 2020.

Schakel 6: Verbinding Haarlemmermeer (Zwaanshoek of Cruquius) – AWD Oase via Heemstede of Bennebroek	<ul style="list-style-type: none"> • De schakel Heemstede-Haarlemmermeer is belegd in de studie naar het fietsnetwerk in het invloedsgebied van de Duinpolderweg (Ringvaartpassage) van de provincie Noord-Holland. • De Duinpolderweg is na de provinciale verkiezingen on-hold gezet, de variantenstudie loopt wel door, maar heeft in 2019 nog geen resultaat opgeleverd. 		<i>In 2019, is de variantenstudie afgerond. Van daaruit kunnen er in 2020 additionele middelen gevraagd worden.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Blijft een PM-post op de begroting. De financiële opzet zal in samenwerking met de provincie Noord-Holland worden uitgewerkt. 	
Schakel 7: Doorfietsroute Velsen- Heemstede via Haarlem/Bloemendaal	<ul style="list-style-type: none"> • Aan delen van het project is gewerkt door gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland, de provincie coördineert. • Het Haarlemse gedeelte (Lodewijk van Deysellaan) wordt uitgevoerd als fietsstraat. De Zijlweg wordt een tweerichtings fietsoversteek ten hoogte van het Nova College. 		<i>Zuid-Kennemerland wil met de regio IJmond een financieringsopzet maken voor het realiseren van het plan.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Het budget uit het mobiliteitsfonds van 100.000,- euro is doorgeschoven naar de begroting 2020. • Provincie Noord-Holland subsidieert voor een deel. 	
Programmalijn fietsparkeren	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Trekker: Bloemendaal	Doel: OV is een volwaardig alternatief voor gebruik van eigen gemotoriseerd vervoer, vaak samen met de fiets: Ketenmobiliteit fiets-OV. <i>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.</i>				

Zandvoort	<ul style="list-style-type: none"> • De gemeente Zandvoort heeft een locatiestudie gedaan naar meerdere locaties in de directe omgeving van het station. Hierbij staat ook de financiële doorrekening per locatie vermeld. • Een definitieve keuze voor locatie moet nog gemaakt worden. Het project staat momenteel in onderzoeks-/planfase. 	<p><i>Als onderdeel van het project Entree Zandvoort is de uitbreiding van de fietsenstalling in de Eltzbacherstraat en de herinrichting van het perrongebied (waaronder de uitbreiding van de fietsenstallingen onder de kap) voorzien. Beide stallingslocaties worden ingericht om te voorzien in de groeiende vraag naar fietsparkeerplaatsen nabij NS-station Zandvoort. In 2018, wordt gestart met een projectleider en projectvoorstel. Naar verwachting gaat Zandvoort in 2019 van start met het ontwerp en de uitvoering.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • De aanvraag van Zandvoort voor een Rijksbijdrage is in behandeling. • Het project is begroot op ca. 1.000.000,- euro. Daarvan wordt er tussen de 25 – 35% bijgedragen te worden vanuit het mobiliteitsfonds (afhankelijk van de bijdrage van het Rijk).
Heemstede	<ul style="list-style-type: none"> • De partijen ProRail, NS en gemeente Heemstede hebben gezamenlijk onderzocht welke extra stallingsmogelijkheden uitvoerbaar zijn binnen de gegeven randvoorwaarden. • Dit voorstel moet leiden tot een stuurgroep besluit medio 2020 om de realisatie van de stallingsmogelijkheden in 2020-2021 mogelijk te maken. 	<p><i>De gemeente Heemstede is in samenwerking met ProRail en NS, in 2017 gestart met een projectteam en een projectvoorstel om het aantal fietsparkeerplaatsen bij NS-station Heemstede-Aerdenhout uit te breiden. Door het college van B&W van de gemeente Heemstede is de voorkeursvariant bepaald. In 2018 wordt het ontwerp nader uitgewerkt en start de uitvoering. In 2019 wordt het project uitgevoerd.</i></p>	<p>Voor 2020, is de opgave verhoogd van 1.800 naar 2.300 stallingen, mede vanwege de plannen voor Haarlem Zuid-West. Hiervoor zijn de volgende middelen gereserveerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 500.000,- euro vanuit de gemeente Heemstede. • 467.500,- euro vanuit het mobiliteitsfonds. Van dit bedrag is al 200.000,- euro overgemaakt. • De overige 267.500,- euro staat gereserveerd in de begroting van 2020. • Er is een Rijksbijdrage beschikbaar van 645.000,- euro.

Bloemendaal	<ul style="list-style-type: none"> • ProRail heeft een definitieve afspraak gemaakt met Bloemendaal over cofinanciering van de studie. • Bloemendaal heeft eigen bijdrage gereserveerd voor de realisatiefase in 2020. • De afspraak met ProRail voor cofinanciering voor de realisatie is voorbereid. 		<p><i>In 2017 heeft de gemeente Bloemendaal ProRail gevraagd om offerte uit te brengen voor een planstudie ter uitbreiding van de fietsenstalling bij NS-station Bloemendaal. Naar verwachting is de planstudie gereed in 2018 en biedt deze inzicht in ontwerpmogelijkheden en realisatiekosten. De uitbreiding kan vervolgens worden gerealiseerd in 2019.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Op basis van de genoemde offerte heeft de stuurgroep in 2018 een bedrag van 9.120,- euro uitgekeerd als cofinanciering van de planstudie. • Omdat de realisatiekosten afhankelijk zijn van een aantal keuzes, is hiervoor een reservering gemaakt van 48.750,- euro. • In 2020, is 70.000,- euro uit het mobiliteitsfonds beschikbaar gesteld voor cofinanciering van de uitvoering. 	
Haarlem	<ul style="list-style-type: none"> • Het Carré is in 2019 gerealiseerd en is operationeel. 		<p><i>Verbeteren van de fietsenstalling de Carré bij station Haarlem. Door deze in te richten als selfservice stalling (eerste 24 uur gratis parkeren), wordt de bestaande ruimte optimaler gebruikt.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ondanks realisatie staat het Carré opnieuw begroot in 2020 als PM-post. Dit komt door een geplande uitbereiding van het aantal stallingen. 	
Programmalijn verkeersmanagement	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Trekker: Zandvoort	<p>Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur. <i>Door verbeterde verkeergeleiding en regulering, is op ons zwaar belaste wegennet in het verleden al 9% verbetering van de doorstroming bereikt (DVM 1^{ste} fase). Vanuit de regionale samenwerking wordt hierop dan ook blijvend geïnvesteerd. Zowel door belangrijke regionale routes voor te bereiden op nieuwe technische mogelijkheden (iVRI's) alsmede de bewegwijzering, die ook blijft bijdragen aan verbeterde doorstroming.</i></p>				
Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> • Routeringsplan is in 2019 vastgesteld door stuurgroep. • De nationale bewegwijzeringsdienst gaat in 		<p><i>De uitvoering van de wettelijk benodigde plannen (routeringsplan en aansluitend bewegwijzeringsplan)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten conform begroting. 	

	2020 door met de uitwerking op plaatsingsniveau.		<i>moeten verlopen volgens de daarvoor opgestelde planning.</i>		
Onderzoek iVRI's	<ul style="list-style-type: none"> Voor de optimale besteding van de provinciale middelen is er door Haarlem in samenwerking met de provincie Noord-Holland, een onderzoek opgestart voor de opwaardering van VRI's naar iVRI's. Dit rapport wordt begin 2020 met de trekker van het project en overige betrokkenen besproken en zal in maart aan de stuurgroep worden voorgelegd. 		<i>In 2019, is een planning opgesteld door de stuurgroep. Het onderzoek naar iVRI's dient volgens deze planning te verlopen.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Het onderzoek is bekostigd uit de door de provincie beschikbaar gestelde middelen. Na uitvoering van het onderzoek resteert daarvan een bedrag van 220.000,- euro. Deze middelen zullen doorschuiven naar de begroting van 2020 en mogelijk naar de begroting van 2021 (indien de investeringen voor de realisatie nog niet hebben plaatsgevonden). 	
Programmalijn openbaar vervoer	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Trekker: Heemstede	Doel: OV is een volwaardig alternatief voor de auto, voor de bereikbaarheid van woon-, werk- en sociaal-recreatieve bestemmingen. <i>Hierbij neemt de regio invloed op (bus)routes, inrichting van de OV-Knooppunten (Hubs) en inpassing in de omgeving¹.</i>				

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.*

<p>Onderzoek Bus – hoogwaardig R-net Zandvoort-Heemstede-Haarlemmermeer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Er is een concept plan van aanpak voor het onderzoek opgesteld, maar die bleek niet afdoende om de vraagstelling te kunnen beantwoorden. • De HOV-route Zandvoort – Heemstede – Haarlemmermeer – Amsterdam is geagendeerd via het regionale OV-Toekomstbeeld. Dit betreft de lange termijn. • Voor korte termijn zijn verkennende gesprekken geweest met de provincie Noord-Holland en de huidige OV-exploitant Connexxion. • De R-netstudie is doorgeschoven in de tijd wegens ontbrekende personele capaciteit. Deze studie zal samen met – of onder leiding van – de provincie Noord-Holland worden uitgevoerd. 	<p><i>Het onderzoek moet worden uitgevoerd in 2019.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het onderzoek wordt gefinancierd uit het mobiliteitsfonds. • De gereserveerde middelen van 20.000,- euro schuiven door naar begroting 2020.
<p>Spoorse maatregelen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De besluitvorming is rond, hierbij is ook een bestuurlijke overeenkomst (BOK) opgesteld. • Provincie Noord-Holland is aangewezen als regionale trekker. • De uitvoering van ProRail ligt op schema. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>De besluitvorming vindt plaats in 2019 en moet tijdig afgerond zijn om de realisatiefase vervolgens ook tijdig in te kunnen gaan.</i> • <i>De werkzaamheden worden in overleg met ProRail en in opdracht van de provincie Noord-Holland, als vertegenwoordiger van de regio, uitgevoerd.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Deze maatregelen stonden niet in de begroting, maar in de benodigde financiële middelen. Deze zijn via separate voorstellen in de raden van de deelnemers, uit het fonds vrijgemaakt. • Het betreft een totale investering van 7.000.000,- euro. De regio draagt hier 1.400.000,- euro aan bij voor structurele

			<ul style="list-style-type: none"> • <i>Spoorse Maatregelen is een belangrijk lobbydossier voor de regio. Dit vraagt om inzet van Public Affairs en de programmamanager om de Spoorse Maatregelen opgenomen te krijgen in het OV-toekomstbeeld (dit staat echter niet begroot).</i> • <i>De F1 heeft het proces in de versnelling gezet, dit was niet voorzien.</i> 	<p>verbeteringen van het spoor en maatregelen ten behoeve van de veiligheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De financiële bijdrage is incl. BTW en kan mogelijk op termijn gecompenseerd worden door de provincie Noord-Holland. Vervolgens kan dit worden verrekend. Deze middelen dienen dan terug te vloeien in het fonds. 	
Programmalijn (auto) infrastructuur	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Trekker: Haarlem	Doel: Verbetering bereikbaarheid – doorstroming automobilititeit. <i>Alle modaliteiten zijn van belang om de bereikbaarheid van onze regio te verbeteren. Binnen de bestaande weginfrastructuur zijn ook diverse schakels van regionaal belang, die verbetering behoeven. Hier wordt ook door de regio aan bijgedragen.</i>				
Amerikaweg – Schipholweg (als onderdeel van Regio Ring Zuidelijk deel)	<ul style="list-style-type: none"> • Door besluitvorming in de Haarlemse Raad, is de definitieve variantenkeuze vertraagd. Hierdoor is ook de uitvoering vertraagd, maar zal wel doorgang vinden. • Het bestedingsritme zal aangepast worden. 		<p><i>Dit project draagt bij aan de aanpak van het meest acute knelpunt in de toekomstige Ring Haarlem. De Schipholweg (N205) is één van de belangrijkste invalswegen van de regio. De planning is als volgt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Q2 2019: de realisatie gaat van start</i> • <i>Q1 2020: is de uitvoering gereed</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • De reservering van 1.200.000,- euro voor de uitvoeringskosten schuift grotendeels (850.000,- euro) door naar 2021. • Het resterende deel van 350.000,- euro zal in 2020 worden besteed aan de variantenstudie. 	
Zeeweg - Randweg	<ul style="list-style-type: none"> • Middelen zijn bestemd voor een gezamenlijke studie en een actieve participatie van alle deelnemers, haar raden en overige betrokkenen. 		<i>Geen actieve plannen in 2019.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Het budget van 50.000,- is in 2017 slechts gedeeltelijk uitgegeven (5.000,-). • Het overige budget zal doorschuiven naar 2018, waarbij 	




	<ul style="list-style-type: none"> Een procesvoorstel zal rond de zomer 2020 door de stuurgroep worden voorgelegd aan alle deelnemers van de GR. Het onderzoek zal naar verwachting in 2021 plaatsvinden. 			<p>15.000,- wordt gereserveerd voor de workshop met de raadsleden in 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> De overige 30.000,- stond gereserveerd voor de studie. Echter, deze studie is niet uitgevoerd. Het restant van 30.000,- vloeit daarmee terug in het fonds. 	
Duinpolderweg	<ul style="list-style-type: none"> Geen activiteit vanuit de regio op dit dossier. Bij vaststelling van het coalitieakkoord de provincie Noord-Holland is de Duinpolderweg feitelijk verdwenen van de beleidsagenda. 		<p><i>Onder de naam Duinpolderweg verkent de provincie Noord-Holland een toekomstbestendige structuurverbetering van het wegennetwerk in de grensstreek van Noord- en Zuid-Holland om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de regio aan te pakken. De Duinpolderweg is een grote opgave voor de regio. Het doel is om nauw betrokken te blijven als regio om zo op ontwikkelingen aan te kunnen haken.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Het vastgestelde tracé voldoet niet aan de randvoorwaarden. De regio heeft hier 4.500.000,- euro voor gereserveerd. Er is nog geen overeenstemming over een alternatieve besteding. Daarmee vloeit de reservering terug in het fonds. 	

Evaluatie werkdeel					
Kostenplaats	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Programmamanager	<p>Het budget voor inhuur programmamanager wordt deels benut. Dit vanwege een detachingsconstructie met interne doorbelasting.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Q1 2019: is het restantbudget ingezet voor inhuur extra capaciteit. • In Q2 2020: wordt dit geëffectueerd. 		<p><i>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 formatieuitbreiding valt derhalve binnen de meerjarenbegroting. Budgetruimte is ontstaan doordat de programmamanager niet is ingehuurd, maar aan de ambtelijke formatie is toegevoegd.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • De onderbesteding over 2019 schuift door naar de begroting 2020. 	
Adviseur Public Affairs	<ul style="list-style-type: none"> • Binnen de budgetruimte Programmamanager, is gevraagd aan de reeds ingehuurde PA-adviseur extra werkzaamheden te verrichten (zoals bij bewegwijzering, het jaarverslag en jaarplan). 		<p>In 2019, wordt de PA-adviseur extern ingehuurd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conform planning. • Naar verwachting wordt betreffende PA-Adviseur eveneens ingehuurd voor 2020 (max. 16 uur per week). • Invulling voor de langere termijn wordt nader bekeken. • Ook deze post is opgenomen in de meerjarenbegroting. 	
Onderhoud DVM	<ul style="list-style-type: none"> • Conform planning 		<p><i>Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project Fase 1 dat een</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conform budget van 31.000,- euro. 	

			verbeterde doorstroming van ruim 9% heeft opgeleverd. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.	
--	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Evaluatie vrije deel					
Kostenplaats	Stand van zaken eind 2019	PP	Planning uit 2018 voor 2019	Financiële stand van zaken eind 2019	FP
Vrije deel	<ul style="list-style-type: none"> In het vrij besteedbare deel was er inmiddels vanuit gegaan dat het bedrag i.p.v. 45.000,- euro, € 40.000,- euro bedraagt (restant uit de overdracht 2018 + € 25.000,- euro 2019) beschikbaar was. Dit bleek eind 2019, 34.000,- euro te zijn. Uit dit budget zijn vergaderkosten en de kosten voor de actualisering regionale bereikbaarheids-visie gedekt. 		<i>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,- euro)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Vrije deel in 2019 volledig besteed. 	

Aan de hand van de planning wordt aangegeven of deze naar onze inschatting geheel, gedeeltelijk of niet gerealiseerd is in het huidige kalenderjaar. Dit gebeurt aan de hand van een 'verkeerslicht' kleurenschema. Dit is toepast op de Planmatige Prestatie (PP) en de Financiële Prestatie (FP). De betekenis van de kleuren is als volgt:

-  Planning is volledig gerealiseerd
-  Planning is gedeeltelijk gerealiseerd
-  Planning is niet gerealiseerd

Bijlage 1: Balans 2019

Activa	(bedragen x € 1.000)		Passiva	(bedragen x € 1.000)	
	31-12-2018	31-12-2019		31-12-2019	31-12-2018
Vlottende activa			Vaste passiva		
Liquide middelen	4.902	5.992	Eigen vermogen		
	4.902		Algemene reserve (192200/071020)	4.902	3.964
		5.992	Saldo baten en lasten (192200/071020)	1.090	938
Overlopende activa			Overlopende passiva		
Nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen			Nog te betalen bedragen		
- Haarlem	0	0	- Haarlem	0	0
- Zandvoort	0	0	- Heemstede	0	0
	0	0	- Provincie Noord Holland	0	0
				0	0
Totaal vlottende activa	4.902	5.992	Totaal vaste passiva	5.992	4.902
Totaal Activa	4.902	5.992	Totaal Passiva	5.992	4.902

controle			algemene reserve	4.902
liquide middelen	5992		nog te betalen	-
nog te ontvangen	0		Nog te ontvangen	-
Saldo gr	5.992		saldo baten en lasten	1.090
			saldo	5.992

Bijlage 2: Saldo Baten en Lasten 2019

(bedragen x € 1.000)

	2018			2019		
	Primaire begroting	Begroting na wijziging	Rekening 2018	Primaire begroting	Begroting na wijziging	Rekening 2019
Lasten (exclusief mutaties reserves)						
Mobiliteitsfonds						
- Ringstructuur (kruispunt Schipholweg)						-
- DVM (Dynamisch verkeersmanagement)	31	31	31	31	31	14
- Opwaardering R-net lijnen (invest.agenda)						-
- Fiets	1.200	1.200		1.173	1.173	12
- Openbaar vervoer	100	100	5	80	80	-
- Verkeersmanagement	100	100	139	200	200	91
- Infrastructuur	1.300	1.300	9	850	850	-
- Overig	175	175	45	175	175	126
Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien			3			33
Totale lasten	2.906	2.906	232	2.509	2.509	276
Baten (exclusief mutaties reserves)						
Mobiliteitsfonds	1.171	1.171	1.170	1.366	1.366	1.366
Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien						
Totale baten	1.171	1.171	1.170	1.366	1.366	1.366
Saldo (exclusief mutaties reserves)						
Mobiliteitsfonds	-1.735	-1.735	938	-1.143	-1.143	1.090
Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien						
Totaal saldo voor bestemming	-1.735	-1.735	938	-1.143	-1.143	1.090
Toevoeging aan reserves	-	-	-			
Onttrekking aan reserves	-	-	-			
Saldo inclusief mutaties reserves	-1.735	-1.735	938	-1.143	-1.143	1.090