

Ontwerp-Jaarverslag 2021

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland



Voorwoord

We kijken, net als in 2020, terug op een bewogen jaar waarin de Corona pandemie nog steeds veel impact heeft uitgeoefend op onze manier van leven, werken en reizen. We reizen met zijn allen minder met de auto en ook het OV wordt minder gebruikt dan voor de pandemie. Hoe lang de pandemie ons leven nog zal beïnvloeden is nog onduidelijk. Wat wel wordt verwacht is dat wandelen en fietsen als modaliteiten in populariteit blijven toenemen. Met de komst van de vaccinaties halverwege 2021, was het op zonnige dagen weer druk op het strand en kon de Dutch Grand Prix doorgaan.

Wij zijn er trots op dat in 2022 de nieuwe bereikbaarheidsvisie is vastgesteld door alle vier de raden. Daarnaast heeft de GR vanuit het mobiliteitsfonds geld beschikbaar gesteld voor verschillende projecten, waaronder de uitbreiding van de NS fietsenstalling bij station Bloemendaal. De regionale afweging is gemaakt om een bijdrage definitief beschikbaar te stellen voor vier projecten uit bereikbare steden als onderdeel van de Uitvoeringsagenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en het programma Bouwen en Wonen. Cofinanciering en opname in de meerjarenbegroting wordt voorgelegd aan de gemeenteraden via het Jaarplan 2023. Het betreft de volgende projecten: het ontwikkelen van de regionale mobiliteitshub Nieuw-Zuid, een regionale doorfietsroute Kust-Amsterdam, schakels uit de noord-zuid fietsverbinding Velsen-Haarlem-Hoofddorp en het uitbreiden van P+R bij station Spaarnwoude.

In 2021 is er € 324.000 uitgegeven uit het Mobiliteitsfonds. Samen met de reserve aan het begin van het jaar komt het saldo van het Mobiliteitsfonds aan het eind van 2021 op € 7.483.000. Een deel hiervan (€ 3.620.000) zal dus gereserveerd worden voor de hierboven genoemde projecten.

Inhoud

Voorwoord	1
1. Stuurgroep GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland	3
2. Personele bezetting en werkwijze.....	4
2.1 Programmteam	4
2.2 Kernteam	4
2.3 Uitvoeringsorganisatie	4
2.4 Bijkomende werkzaamheden	5
3. Toelichting op de activa en passiva	5
4. Evaluatie 2021	8
Bijlage 1: Balans 2021.....	21
Bijlage 2: Saldo Baten en Lasten 2021.....	22

1. GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

De vier gemeenten willen graag samenwerken op gedeelde regionale belangen. Dit gebeurt op diverse thema's, waaronder de bereikbaarheid van onze regio. Vanuit die gezamenlijkheid kunnen we beter belangen behartigen en lobbyen om cofinanciering te bewerkstelligen. De doelstelling van de GR Bereikbaarheid is 'verbeteren van de bereikbaarheid van Regio Zuid-Kennemerland'. Met inzet van het mobiliteitsfonds kan de GR voor haar deelnemers projecten financieren die de regionale bereikbaarheid verbeteren. Daarnaast behartigt de GR de belangen van de regio Zuid-Kennemerland en zorgt zij voor een betere positionering van de GR naar buiten, richting bijvoorbeeld provincie en Metropool Regio Amsterdam.

Bereikbaarheidsvisie

Eind 2021 is de nieuwe bereikbaarheidsvisie door alle vier de gemeenteraden vastgesteld. Dat moment markeert de start van een verbeterde werkwijze en positionering van de GR. De visie dient als kader voor het effectief inzetten van de middelen uit het Regionaal Mobiliteitsfonds en de gezamenlijke actieagenda.

De bereikbaarheidsvisie dient meerdere gezamenlijke belangen:

- geeft inhoud op gedeelde ambities en de bestedingskeuzes voor projecten binnen de GR;
- dienst als onderbouwing en onderlegger bij aanvragen voor cofinanciering;
- is nodig om de positie van onze regio in de MRA te markeren.

Wisselwerking met Zuid-Kennemer Agenda

Mobiliteit is één van de onderdelen van de in 2021 vastgestelde Kennemer Agenda en kent een sterke samenhang met de GR Bereikbaarheid. In 2021 is er een regionale regisseur begonnen om de regionale samenwerking te verbeteren. Binnen de samenhang van de Zuid-Kennemeragenda en de GR Bereikbaarheid zijn drie onderdelen te herkennen:

- 1) De aansturing of zgn. 'governance', met o.a. een systematiek om regionale raden meer te betrekken. Dit is een zelfstandig onderdeel van de Kennemer Agenda, niet specifiek gericht op mobiliteit.
- 2) Inhoudelijk beleid en positionering & karakterisering van de regio ZK. Het beleidsdeel is afgestemd op de bereikbaarheidsvisie. Het is belangrijk om de samenhang tussen de gebiedskenmerken, kwaliteiten en opgaven van de regio (bijv. voor economie, wonen en recreëren) te benadrukken.
- 3) In het werkplan van Zuid-Kennemerland staan verschillende mobiliteitsonderwerpen benoemd, deze zullen worden opgenomen in de jaarplannen van de GR Bereikbaarheid als de GR Bereikbaarheid een taak of rol heeft bij het betreffende onderwerp.

Wisselwerking met Rijk - Regio programma's

In 2021 is een aantal Rijk - Regio programma's in ontwikkeling gekomen:

- het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP, uitwerking en invulling van het Klimaatakkoord);
- het Nationaal/Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF);
- het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV);
- Project Bereikbare steden (SbaB).

Alle gemeenten in de GR zijn hierbij betrokken, meestal door tussenkomst van de provincie. Deelname aan deze programma's is doorgaans niet vrijblijvend; er gelden wettelijke doelstellingen (Klimaat) of een convenant (SPV). Het RTF is bedoeld om alle (investeringen voor) noodzakelijk

geachte fietsverbindingen te inventariseren en die in beeld te brengen bij het Rijk. In alle Rijk-Regioprogramma's is nader te bepalen subsidie beschikbaar voor de uitvoering. De effectiviteit van Rijk-Regioprogramma's wordt vergroot door als GR bijdragen als cofinanciering beschikbaar te stellen uit het mobiliteitsfonds.

2. Personele bezetting en werkwijze

2.1 Stuurgroep

De GR heeft een stuurgroep die ongeveer maandelijks bijeen komt. De stuurgroep bestaat uit de vier wethouders van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort die mobiliteit in hun portefeuille hebben. De stuurgroep stelt jaarlijks een plan op waaruit die regionale opgaven blijken waar de GR een bijdrage aan levert en waarmee de keuzes die de GR maakt worden voorgelegd aan de gemeenteraden.

2.2 Kernteam

Om de bestuurlijke besluitvorming regionaal af te stemmen en daarnaast individueel gemeentelijk beleid te borgen in het regionale programma (en andersom) heeft de GR ook een ambtelijk kernteam. Het kernteam komt periodiek bijeen om de voortgang te bespreken van lopende projecten, aanvragen voor cofinanciering te beoordelen, inhoudelijk regionaal af te stemmen op het gebied van bereikbaarheid/mobiliteit en de advisering aan de stuurgroep voor te bereiden. Het kernteam is de 'schakel' tussen de GR, de vier gemeenten zelf en de regio m.b.t. mobiliteit. Daarnaast heeft het kernteam ook een connectie met de uitvoerende afdelingen van de eigen gemeenten waardoor de start en voortgang van de uitvoering kan worden gestimuleerd en gemonitord. Het kernteam bestaat uit vier ambtelijke leden (strategisch beleidsmedewerkers mobiliteit van de vier gemeenten), een bestuurssecretaris/regisseur en een secretaris. Het kernteam heeft in 2021 met een aantal wijzigingen te maken gehad. Zo is de rol van bestuurssecretaris/regisseur in de eerste helft van het jaar tijdelijk extern ingevuld (voor circa 1 dag per week). Vanaf 1 augustus is deze functie ingevuld door een vaste medewerker (voor 28 uur per week). Door omstandigheden is deze vanaf half oktober tijdelijk ingevuld door een andere vaste medewerker voor circa 1,5 dag in de week. Verder is vanaf half oktober een programmasecretaris voor 1,5 dag per week toegevoegd aan het kernteam. Ook zijn er door omstandigheden wisselingen geweest bij de strategisch beleidsmedewerkers mobiliteit.

2.3 Uitvoeringsorganisatie

De GR Bereikbaarheid is geen uitvoeringsorganisatie. De uitvoering van projecten, de beleidsmatige advisering en de borging van de bestuurlijke procesgang binnen de afzonderlijke gemeenten ligt organisatorisch bij de vier gemeenten. Doorgaans financieren deze ook het leeuwendeel van de uitvoeringskosten. Waar mogelijk faciliteert de GR (met financiering uit het mobiliteitsfonds) externe projectleiding.

In de afgelopen jaren is de rol van programmamanager (zoals de invulling eerder was) gewijzigd in de rol van bestuurssecretaris/regisseur waarbij het gehele kernteam verantwoordelijk is voor het behartigen van de belangen van de regio Zuid-Kennemerland en samen met de bestuurssecretaris/regisseur 'aanjager' is om de positionering van de GR naar buiten te verbeteren (richting provincie en MRA). Uitvoering van de projecten wordt overgelaten aan de uitvoerende afdelingen van de gemeenten. Zij zijn opdrachtgever en rapporteren periodiek aan de GR Bereikbaarheid over de voortgang.

2.4 Bijkomende werkzaamheden

De gemeente Haarlem is statutair aangewezen als faciliterende partij voor:

- Beheer van de financiën van de Gemeenschappelijke Regeling;
- Voeren van het secretariaat/managementondersteuning;
- Werkgever voor vaste medewerkers met de rol bestuurssecretaris/regisseur en secretaris.

3. Toelichting op de activa en passiva

In het jaarverslag en de jaarrekening 2021 legt de stuurgroep verantwoording af over de realisatie van afgesproken beleid en over de financiële resultaten.

De begroting van de GR kent uitsluitend structurele inkomsten, bestaande uit de jaarlijkse bijdragen van de vier deelnemende gemeenten. Deze bijdragen bestaan uit een bedrag per inwoner, zoals vastgesteld bij de oprichting van de GR in 2013. De bijdragen worden als Mobiliteitsfonds ondergebracht in een voorziening binnen de Haarlemse begroting. In strikte zin heeft de GR een vordering op de gemeente Haarlem. Het Mobiliteitsfonds is bedoeld om naast projecten van deelnemers die een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de regionale bereikbaarheid, ook grotere projecten te ondersteunen.

De uitgaven in het projectdeel zijn incidenteel; er zijn geen meerjarige verplichtingen. Een 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. Vanwege de beperkte omvang van de financiële stromen en omdat de GR zelf geen rechtspersoonlijkheid heeft, lopen de uitgaven (bijdragen aan projecten) altijd via een van de deelnemende gemeenten die voor een project feitelijk de uitvoering doet. De desbetreffende accountant neemt deze projecten mee in zijn/haar controle.

Uitgaven en inkomsten afgelopen jaren

	2018	2019	2020	2021
Reserve begin jaar	3.964.000	4.902.000	5.992.000	6.245.000
Uitgaven	-232.000	-276.000	-1.340.000	-324.000
Inkomsten	1.170.000	1.366.000	1.562.000	1.562.000
Saldo einde jaar	4.902.000	5.992.000	6.245.000	7.483.000

De Jaarrekening 2021 sluit met een batig saldo van € 1.238.000. Een nadere toelichting van de activiteiten van de GR en de voortgang van de gemeentelijke uitvoeringsprojecten is opgenomen in hoofdstuk 4. De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen is op hoofdlijnen als volgt:

- **Projectdeel**

In totaal is in 2021 € 180.000 bijgedragen aan projecten. Dit bedrag is de som van twee verschillende projecten. Het gaat om de cofinanciering van uitbreiding van fietsenstallingen bij stations en om regionale bewegwijzering.

Het eerste project is de cofinanciering voor een NS fietsenstalling bij station Bloemendaal. De realisatie van dit NS Fietsstation wordt in 2022 afgerond. Voor dit onderdeel is in 2021 € 97.000 gefinancierd uit het mobiliteitsfonds. De uitbreidingen van de fietsenstallingen bij de stations Heemstede (€ 428.750) en Zandvoort (€ 72.000) worden in 2022 gerealiseerd en gefinancierd. De ontwikkelingen van het fietsparkeren bij de stations Haarlem en Haarlem Spaarnwoude maken onderdeel uit van een bredere stationsontwikkeling en gaan mee in die dynamiek. In het Jaarplan van 2021 is rekening gehouden met een bijdrage van € 650.000 aan fietsenstallingen bij stations. Veel van deze uitbreidingen worden dus pas in 2022 of later gerealiseerd.

Het tweede project is het project regionale bewegwijzering, dit valt onder de programmalijn verkeersmanagement. Voor het opstellen van een doelenplan en een bewegwijzeringsplan is in 2021 een bijdrage van € 84.000 uit het mobiliteitsfonds gedaan. Ook hier waren de verwachte uitgaven voor 2021 eerder hoger (namelijk € 250.000). Het blijkt echter lastig om de uitvoering en het benodigde uitvoeringsbudget van dit complexe project van de grond te krijgen. In 2022 zullen de gemeenten gezamenlijk besluiten over de doorgang en financiering van het project.

Daarnaast was een uitgave in 2021 voorzien voor DVM fase 2 (iVRI's) van € 220.000. In 2021 is wel gestart met de uitvoering (deel Heemstede). Doordat er nog technische aanpassingen (aansluitingen) ter voorbereiding worden uitgevoerd (m.n. Haarlem) is het budget doorgeschoven naar 2022 (reeds opgenomen in het Jaarplan 2022).

In 2021 is duidelijk geworden dat er sprake is van BTW Compensatie van € 242.975 voor de Spoorse Maatregelen. Deze incidentele inkomsten zijn in 2021 nog niet teruggeboekt en zullen dus in het volgend jaarverslag terecht komen.

- **Werkdeel**

Onder het werkdeel zijn er ook verschillende uitgaven gedaan vanuit het mobiliteitsfonds. De uitgaven voor het werkdeel zijn onder te verdelen in een viertal onderdelen: Bekostiging van een bestuurssecretaris en secretaris (€ 42.000), het procesmanagement en het doorvoeren van de wijzigingen in de bereikbaarheidsvisie (€ 42.000). Samen met de overgeplaatste structurele kosten van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM, € 31.000) naar het werkdeel, is er voor het werkdeel € 115.000 besteed uit het mobiliteitsfonds. Hiervoor was in het jaarplan € 231.000 begroot.

- **Vrije deel**

In 2021 bedroeg het vrije deel € 50.000. Van dit vrije deel is € 29.000 besteedt. Dit is vooral besteed voor de inhuur van personeel voor de coördinatie en het opstellen van het Jaarplan 2022 en het Jaarverslag van 2020. Verder is er geput uit het vrije deel omdat er door afwezigheid van de bestuurssecretaris een tijdelijke bestuurssecretaris moest worden ingezet, zodat de continuïteit van de GR geborgd kon blijven.

In de tabel hieronder is overzichtelijk weergegeven wat de balans is van het mobiliteitsfonds van de GR eind 2021. In de hoofdstukken die hier op volgen worden deze cijfers nader toegelicht. In bijlagen 1 en 2 treft u een overzicht van de balans en het saldo baten en lasten. Verschillen die in het overzicht optreden zijn het gevolg van afrondingen.

Overzicht jaarrekening GR Bereikbaarheid

Reserves uit 2020	€ 6.245.000
Inkomsten 2021	€ 1.562.000
Uitgaven 2021 Totaal	- € 324.000
<i>Uitgaven Projectdeel</i>	- € 180.000
<i>Uitgaven Werkdeel</i>	- € 115.000
<i>Uitgaven Vrije deel</i>	- € 29.000
Saldo Mobiliteitsfonds eind 2021	€ 7.483.000

4. Evaluatie 2021

Evaluatie Projectdeel 2021

Programmalijn Fiets	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
Schakel 1 Vogelenzang- Zandvoortselaan Bentveld	Actualisering van de Studie fietsroute Waterleidingduinen. Hiervoor is een procesvoorstel in de stuurgroep vastgesteld (mei/juni 2019). Gelet op bestuurswissel bij de provincie Noord-Holland wordt niet verwacht dat deze middelen in 2020 zullen worden aangesproken. Daarom wordt dit budget van 2020 doorgeschoven naar 2021. Deze post is verplaatst naar het werkdeel.	Deze fietsroute is in samenspraak met de provincie opgenomen als tracé in het regionaal toekomstbeeld fiets (RTF). Hiermee komt dit fietspad (opnieuw) op de agenda van regio/provincie. Er is nog geen nieuw projectplan gemaakt. In Q2 2022 start de provincie met de verkenning Bereikbaarheid kust, waar dit fietspad een plek in zou kunnen krijgen. Een mogelijke variant is, het tracé van de Dienstweg te volgen tot Nieuw Unicum, waardoor geen nieuwe verharding in het duin aangelegd hoeft te worden.
Schakel 2/3 Claus Sluterweg-N208- Houtvaartkade Haarlem- Heemstede-Bloemendaal	In 2021 wordt de stuurgroep nader geïnformeerd over de scopewijziging.	De provincie heeft in samenspraak met de GR een scopewijziging aangebracht. Die houdt in, dat er geen nieuw fietspad wordt aangelegd in de berm van de Randweg, maar dat de bestaande weg ('s-Gravenzandenweg) wordt gebruikt, evt. als fietsstraat. Die sluit aan op de bestaande voetgangerstunnel onder de Randweg op de grens Haarlem-Aerdenhout. De provincie (i.o.m. de gemeenten Haarlem, Heemstede en Bloemendaal) onderzoekt of die tunnel geschikt kan worden gemaakt voor fiets. De fietsverbinding zal daardoor ook beter aansluiting vinden bij de Ontwikkelzone Haarlem Zuidwest en IC-station Heemstede.
Schakel 4 Station Haarlem- Haarlem Noord	Project "Rode Loper", aangedragen als voorkeursroute, wordt niet uitgevoerd omdat ruimtelijke inpassing niet goed mogelijk is gebleken. Hiertoe is besloten door de gemeenteraad van Haarlem. Wel blijft de fietsverbinding	In 2020 zijn de hiervoor bestemde financiële middelen weer beland in het mobiliteitsfonds, omdat dit plan in de raad van Haarlem geen doorgang heeft gevonden. In de begroting van

	<p>voor de regio van belang. Daarom is voor deze begroting het project hernoemt tot Station Haarlem-Haarlem-Noord. De gemeente Haarlem is hiervoor in de lead.</p>	<p>de GR is dit project op dit moment niet opgenomen. De gemeente Haarlem ontwikkelt momenteel plannen.</p>
<p>Schakel 5 Boerhaavelaan-Fuikvaartweg Haarlem-passage Ringvaart H'lemmermeer</p>	<p>Onderzoek in 2019 op alleen 'schakel Fuikvaartweg' gaf onvoldoende meerwaarde. Gelet op een bredere scope, te weten de snelfietsroute Haarlem / Spaarnwoude – Haarlemmermeer (ook door de provincie van groot belang geacht) blijven de middelen voornamelijk gereserveerd. Het budget wordt naar verwachting nog niet in 2020 aangesproken; daarom schuift het budget van 2020 door naar 2021.</p>	<p>In 2021 is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de doorfietsroute station Spaarnwoude- Vijfhuizen (onderdeel van Velsen- Hoofddorp). Verslag (inclusief schetsen en kostenraming) is in voorjaar 2022 te verwachten. Het budget uit 2021 ad € 150.000 is doorgeschoven naar de begroting van 2022.</p>
<p>Schakel 6 Fietstroute Oase – Leyduin - Haarlemmermeer</p>	<p>De variantenstudie, als onderdeel van de uitwerking Duinpolderweg, is door het aantreden van een nieuw college GS in 2020 on-hold gezet. Hierdoor zijn er nog geen definitieve resultaten en is deze post, voor additionele middelen, doorgeschoven naar 2021. Deze post wordt te zijner tijd, in overleg met de provincie Noord-Holland, nader uitgewerkt.</p>	<p>In 2021 zijn er geen acties meer vanuit het project Duinpolderweg te melden. Nieuwe aanknopingspunten kunnen liggen in de gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer bij Cruquius en Zwaanshoek. Eerste verkennende gesprekken vanuit Haarlemmermeer (private ontwikkelaars) en de gemeenteraad van Haarlemmermeer (raadsinitiatief aanpak oost-west knelpunten) hebben plaatsgevonden.</p>
<p>Schakel 7 Doorfietsroute Velsen-Heemstede via Haarlem/Bloemendaal</p>	<p>Samen met IJmond en provincie Noord-Holland wordt in 2020 -2021 de financieringsbehoefte op diverse onderdelen vastgesteld. In 2019 is dit al deels uitgewerkt. Een concrete regionale bijdrage wordt pas in 2021 verwacht. Derhalve is dit als PM-post opgenomen. Daarnaast ligt er een verzoek van de gemeenteraad van Haarlem voor additionele middelen uit het fonds.</p>	<p>Aan drie delen binnen deze schakel wordt gewerkt. De provincie is 'in the lead' bij het deel langs de N208 tussen Santpoort-Noord (Hoofdstraat) en Haarlem (Jan Gijzenkade/Schoterkerkpad). De gemeente Haarlem trekt het verbeteren van het tracé via de Lodewijk van Deijssellaan. De provincie en gemeente Haarlem onderzoeken een tunnel bij de kruising van de N208 met de Leidsevaart. De GR heeft in 2021 geen aanvragen ontvangen voor co financiering van (delen van) de doorfietsroute</p>

Programmalijn Fietsparkeren	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
Zandvoort	In 2020 is gestart met een verkenning en locatiestudie voor uitbreiding Fietsparkeren bij NS-station Zandvoort. Op basis van deze verkenning en een regionale bijdrage van 25%, is de voorlopige regionale bijdrage berekend.	In 2021 heeft de GR de aanvraag voor een subsidie van € 72.000 toegekend. Het betreft een bijdrage voor de verplaatsing van de bestaande fietsenstalling als onderdeel van het totale project voor uitbreiding en verplaatsing van de fietsenstallingen bij het station van Zandvoort. Er is een ontwerp en wordt een overeenkomst met ProRail opgesteld. De uitvoering is nog niet gestart, in 2021 is het geld nog niet uitgegeven. Uitvoering staat gepland in 2022.
Heemstede	Intercity Station Heemstede-Aerdenhout is een cruciaal station voor de regionale bereikbaarheid. De eerder uitgevoerde uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen blijken op korte termijn niet meer te voldoen aan de sterk groeiende behoefte. Extra capaciteitsuitbreiding is in voorbereiding als onderdeel van een bredere studie naar het OV-knooppunt Heemstede Aerdenhout.	De GR heeft oorspronkelijk € 267.500,- gereserveerd in mobiliteitsfonds voor dit project. In 2021 is een extra aanvraag gedaan bij de GR voor een aanvullende bijdrage van € 161.250,- omdat de rijkssubsidie verminderd is. Daarmee komen de gereserveerde middelen vanuit het mobiliteitsfonds in 2021 op € 428.750,-. Deze gelden zijn doorgeschoven naar 2022.
Bloemendaal	In 2020/2021 wordt de uitbreiding gerealiseerd.	Vorbereiding project uitbreiden fietsenstalling NS Bloemendaal is in 2021 afgerond en afgerekend met Prorail en het mobiliteitsfonds. In 2021 is een bijdrage van € 96.919,- uit het mobiliteitsfonds uitgekeerd. De fietsenstalling is met 232 plekken uitgebreid, ongeveer een verdubbeling. Prorail kon de uitvoering in 2021 nog niet starten omdat diverse bouwmaterialen niet snel genoeg leverbaar waren.
Haarlem	Haarlem (hoofdstation) Studie uitbreiding Fietsenstalling; via project Stationsgebied. Haarlem Spaarnwoude: Studie uitbreiding Fietsenstalling; via project Oostpoort	Haarlem station: In 2021 is gestart met een brede verkenning naar de mogelijkheden voor de herontwikkeling van Stationsplein. Onderdeel hiervan is een flinke uitbreiding van fietsparkeercapaciteit (+ 5.000 fpp). In 2022 wordt deze verkenning uitgewerkt tot een variantenstudie met

		<p>voorkeursvariant(en). Afhankelijk van de snelheid van uitwerking zal in 2022 of in 2023 een bijdrage worden aangevraagd.</p> <p>Haarlem Spaarnwoude: De studie naar zowel de tijdelijke als de structurele fietsenstallingen is vertraagd door ontwikkelingen in project Oostpoort. Bezien wordt welke tijdelijke maatregelen nog nodig zijn. Pas als dat duidelijk is, is ook duidelijk wanneer middelen voor structurele fietsenstallingen via project Oostpoort nodig zijn.</p>	
--	--	---	--

Programmalijs Verkeersmanagement	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021	
Bewegwijzering	<p>In onze brief van 16 oktober 2019, is aangegeven dat voor de realisatie van de vernieuwde bewegwijzering een substantiële bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds zal worden geleverd.</p> <p>Op dit moment is de exacte hoogte van de benodigde investering nog niet te geven. Dit is beter in te schatten als het bewegwijzeringsplan gereed is, hetgeen eind 2020/begin 2021 wordt verwacht. Om voortgang te behouden, stelt de stuurgroep voor dit bedrag via deze begroting te reserveren. In de meerjarenbegroting zal een zelfde bedrag voor 2022 worden opgenomen.</p> <p>Aanvullend: Onderhoudskosten worden door de grondgebonden gemeenten zelf gefinancierd.</p>	<p>De verwachting was dat er € 250.000 uitgegeven zou worden in 2021. De werkelijke uitgaven waren € 84.000 voor het opstellen van het doelen- en bewegwijzeringsplan. De afronding van het doelenplan (fase 3 van het gehele proces) is in 2020 stil komen te liggen door het ontbreken van capaciteit binnen Heemstede, Haarlem en Rijkswaterstaat. Om te starten met het afronden van het bewegwijzeringsplan (fase 4) en realisatie (fase 5) is deze inzet wel noodzakelijk. De GR is geen uitvoeringsorganisatie en door de complexiteit van het project en het ontbreken van bekostiging en eigenaarschap bij de 4 gemeenten, provincie en RWS stopt de voortgang van dit project op dit moment. In 2022 zullen de gezamenlijke gemeenten besluiten over de doorgang en financiering van het project.</p>	

<p>Onderzoek iVRI's</p>	<p>In 2019 is op verzoek van de Stuurgroep een verkenning uitgevoerd door de gemeente Haarlem. Deze verkenning is uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Heemstede en provincie Noord-Holland.</p> <p>Onderzocht zijn de meest effectieve plekken voor plaatsing van iVRI's om de doorstroming te optimaliseren; op of aan de Zuidelijke zijde van de Regio-Ring. Na presentatie aan de stuurgroep d.d. 18 maart 2020, heeft deze besloten dat in 2020 een investeringsplan wordt opgesteld met dezelfde partners. Hiervoor wordt een bedrag gereserveerd. De definitieve middelen zullen gedurende 2021 inzichtelijk worden.</p> <p>De iVRI's kunnen - op termijn - een bijdrage leveren aan een betere doorstroming op het bestaande wegennet. De stuurgroep heeft de beschikking over het provinciale budget, dat niet toereikend zal zijn om alle belangrijke installaties te kunnen aanpassen. De stuurgroep heeft daarom voorgesteld het bedrag van de provincie te 'matchen'. Dit geld is bedoeld voor de realisatie/upgrade, van installaties tot iVRI (dus alleen de meerkosten van de toegevoegde i), die uit de verkenning komen. Hiervoor kunnen de gemeenten projectaanvragen indienen.</p>	<p>In 2021 zijn in Heemstede 3 VRI's geplaatst met een voorbereiding op iVRI in de elektronica (Heemsteedse Dreef). De oplevering is in februari 2022.</p> <p>De daadwerkelijke inzet als iVRI heeft nog niet plaatsgevonden. Er ontbreken nog schakels in de streng. Dat betekent dat het grootste deel van de kosten van omzet naar iVRI nog volgt. Wellicht pas na 2022. Dit betreft vooral bekabeling tussen de verschillende VRI's.</p> <p>De aanpassing in de elektronica (ca. € 5.000 per VRI) wordt in 2022 gedeclareerd.</p> <p>In Haarlem geldt hetzelfde. VRI-installaties op de Wilhelminastraat - Raaksbruggen - Zijlsingel zijn voorbereid op gebruik van iVRI. Verder zal Haarlem in 2023 nieuw VRI-beleid vaststellen, zodat invulling gegeven kan worden aan hoe de iVRI in te zetten.</p> <p>De niet uitgegeven middelen in 2021 schuiven door naar 2022 en/of 2023.</p>
-------------------------	--	--

Programmalijn Openbaar Vervoer	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
Geluid reducerende maatregelen Overveen	<p>Bij de behandeling Spoorse Maatregelen in 2019, is door de raad van Bloemendaal een motie ingediend. In die motie is aandacht gevraagd voor toenemende geluidsbelasting, die wordt verwacht door een hogere treinfrequentie.</p> <p>De stuurgroep heeft in een reactie op het vastgestelde voorstel Spoorse Maatregelen besloten financieel bij te dragen aan studie en oplossing . De gemeente Bloemendaal neemt het initiatief om geluidsmetingen uit te voeren in de achtertuinen van woningen langs het spoor. De metingen worden verricht voor, tijdens en na de F1 door de OD IJmond.</p> <p>Op basis van de meetresultaten, gaat de gemeente Bloemendaal in gesprek met ProRail, NS en de bewoners (verenigd in stichting TOOS). Aan de hand van de meetresultaten, kan worden bepaald welke maatregelen – aan het spoor en/of materieel – geschikt zijn om geluid en trillingen te verminderen. Ook zal dan duidelijk worden wat de kosten zijn. Derhalve is hiertoe op deze begroting een PM-post opgenomen.</p>	<p>Vóór, tijdens en na het Formule 1-weekend in september 2021 heeft de Omgevingsdienst IJmond geluid- en trillingsmetingen uitgevoerd bij verschillende woningen langs het spoor in Overveen. De resultaten waren eind 2021 nog niet bekend, ook niet om welke maatregelen het gaat. Mogelijk wordt in 2022 een aanvraag voor cofinanciering bij de GR ingediend.</p>
Multimodaal knooppunt Nieuw- Zuid (voorheen: “Buitenrust”)	<p>OV-Knooppunt Buitenrust is opgenomen in de (nog vast te stellen) geactualiseerde regionale bereikbaarheidsvisie als Multimodale Mobiliteits- HUB en is eveneens benoemd in de Haarlemse SOR. Sturing en financiering vindt hoofdzakelijk plaats via de studie Stationsgebied Haarlem, door de gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland. Gelet op het regionale belang, stelt de stuurgroep voor om een PM-post toe te voegen voor 2021.</p>	<p>De GR heeft een aanvraag voor cofinanciering ontvangen en toegekend. Voor het multimodale knooppunt Nieuw-Zuid is een bijdrage toegekend van € 2.500.000. Dit bedrag wordt opgenomen in de meerjarenbegroting in het Jaarplan 2023.</p>
Autoparkeren Stations	<p>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</p>	<p>Voor het uitbreiden van een P+R station bij station Spaarnwoude heeft de GR een aanvraag voor cofinanciering ontvangen en toegekend. Deze bijdrage zal verspreid over</p>

	<p>bereikbaarheid ervan. Bij een aantal stations kan naast fietsparkeren ook autoparkeren (P+R) bijdragen aan die meerwaarde en de ontlasting van automobilititeit binnen de regio. Daarom wordt er een nieuwe begrotingspost 'Autoparkeren Stations' toegevoegd. Dit heeft de stuurgroep in haar brief, aanpak verbetering regionale mobiliteit Zuid-Kennemerland van 16 oktober 2019 ook aangekondigd. Autoparkeren is nu een PM-post omdat dit nog nader dient te worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.</p>	<p>twee jaar (2024/2025) worden uitgegeven en kent een totale bijdrage van € 400.000. De bedragen worden opgenomen in de meerjarenbegroting in het Jaarplan 2023.</p>
--	---	---

Programmaliijn (auto) Infrastructuur	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
<p>Amerikaweg – Schipholweg (als onderdeel van Regio Ring Zuidelijk deel)</p>	<p>De totale investering bedraagt € 1.200.000. Dit bedrag was initieel begroot over 2019 en 2020. Waarbij de investering in 2019, 850.000,- bedraagt en in 2020 350.000,-. Doordat de planning in 2019 niet is gerealiseerd is deze reservering doorgeschoven naar 2021.</p>	<p>De scope van de zuidelijke regioring is in het najaar 2021 gewijzigd door ontwikkelingen rondom het nieuwe knooppunt Nieuw-Zuid. De kruising Schipholweg - Amerikaweg wordt meegenomen in het uitwerken van het Raamwerk Openbare ruimte Europawegzone, waar de Schipholweg een onderdeel vanuit maakt. In het Jaarplan 2022 wordt uitgegaan van de cofinanciering door de GR van het eerder gereserveerde bedrag van € 1.200.000.</p>
<p>Velserversbinding (als onderdeel van de Regio-Ring, Noordzijde)</p>	<p>De Velserversbinding is van groot belang om de Regio-Ring om Haarlem sluitend te maken. Dit zal op langere termijn pas een investering vragen in fysieke zin. de afronding van het MIRT-proces Rottepolderplein kan leiden tot nadere verkenningen. Vanwege het belang voor de regionale bereikbaarheid, is in deze begroting hiervoor een PM-post opgenomen.</p>	<p>De scope van het MIRT-proces Rottepolderplein richt zich verder op maatregelen aan de oostkant van het knooppunt. De Velserversbinding zal opgepakt worden binnen de corridorstudie A9. Er is nog geen zicht op realisatie.</p>

Evaluatie Werkdeel 2021

Kostenplaats	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
Bestuurssecretaris/regisseur en secretaris	Dit budget is sinds 2017 opgenomen in de meerjarenbegroting. Dit is bedoeld voor inzet van het programmamanagement, verantwoordelijk voor aansturen van het regionale programma.	De GR heeft geen programma- of uitvoeringsorganisatie. De vier deelnemende gemeenten zorgen voor bemensing in het kernteam. Dit Kernteam zorgt voor ambtelijke ondersteuning voor de stuurgroep. De stuurgroep neemt besluiten over aangevraagde bijdragen uit het mobiliteitsfonds voor de cofinanciering van uitvoeringsprojecten en studie/lobby om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het grootste deel van 2021 was de bestuurssecretaris/regisseur voor 1 dag in de week beschikbaar en de secretaris is per 1 oktober voor 1,5 dag in de week begonnen. Vanwege de beperkte personele capaciteit in 2021 heeft de focus vooral gelegen op het vaststellen van de bereikbaarheidsvisie in de vier gemeenteraden.
Adviseur Public Affairs	Eveneens sinds 2017 opgenomen in de meerjarenbegroting om een van de doelstellingen van het programma nader in te vullen; belangenbehartiging. Werkt onder programmamanagement en is plaatsvervangend programmamanager.	Vanwege personele knelpunten, is de PA adviseur tot 1 juli ingezet op inhoudelijke projecten/opdrachtgeverschap (bewegwijzering) en op de jaarstukken/financiële verantwoording. Daarna heeft er geen inhuur meer plaatsgevonden voor de lobby inzet.
Onderhoud DVM	Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.	Conform planning uitgevoerd en betaald.
Onderzoek Bus – Hoogwaardig R-net Zandvoort-Heemstede-Haarlemmermeer	Doel van dit onderzoek is om te bezien of Zandvoort met een HOV-verbinding, direct aangesloten kan worden op Intercitystation Heemstede-Aerdenhout, de	De R-netstudie is doorgeschoven in de tijd wegens de aansluiting op de Concessie periode van 2027. De GR heeft

	<p>werklocaties om Schiphol en het ziekenhuis in de Haarlemmermeer. Deze studie was begroot voor 2020. Na verkennende gesprekken met de provincie en de huidige OV-exploitant (Connexxion), wordt een scopewijziging onderzocht. Tijdens het vooronderzoek is het studiebudget niet aangesproken. Het is niet waarschijnlijk dat dit al in 2020 kan worden opgepakt. Deze post schuift daarom door naar 2021.</p>	<p> dus nog geen aanvraag voor co financiering gekregen uit het mobiliteitsfonds.</p>
<p>Verkenning Zeeweg-Randweg</p>	<p>Komt voort uit de meerjarenbegroting en het besluitvormingsproces geactualiseerde bereikbaarheidsvisie. Middelen zijn bestemd voor een gezamenlijke studie en een actieve participatie van alle deelnemers, haar raden en overige betrokkenen. Een procesvoorstel zal rond de zomer 2020 door de stuurgroep worden voorgelegd aan alle deelnemers uit de GR. Het budget van 2017 t/m 2019 is deels onbenut gebleven. Het restant is daarbij teruggevloeid in het fonds. Voor uitvoering van de studie in 2021 is opnieuw een bedrag van 50.000,- euro gereserveerd.</p>	<p>In 2021 lag de focus rond het vaststellen van de Bereikbaarheidsvisie en daardoor zijn er met betrekking tot dit onderzoek geen concrete stappen gezet. In de Bereikbaarheidsvisie is het eerder voorgenomen onderzoek naar een autoverbinding tussen de Zeeweg en de Randweg omgezet naar een brede mobiliteitsverkenning naar de wijze waarop de bereikbaarheid van de kustzone Zuid-Kennemerland kan worden geoptimaliseerd. In 2022 zal dit verkennend onderzoek worden uitgevoerd. Het gaat om een onderbouwde analyse van de problemen en haalbaarheid van oplossingsrichtingen. Het onderzoek zal inzicht geven in de huidige situatie, de opgave voor de regio, de meekoppelkansen en handvatten voor een vervolg waarin naar een optimale balans wordt gezocht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Op basis van deze verkennende inventarisatie worden er geen keuzes gemaakt of besluiten genomen over verkeersoplossingen of concrete maatregelen. De begrote kosten (€ 50.000) voor dit onderzoek die in 2021 waren gereserveerd zijn overgeheveld naar 2022.</p>

Evaluatie Vrije deel 2021

Kostenplaats	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
Vrije deel te besteden voor diverse noodzakelijke activiteiten (kleine uitgaven, drukwerk, bijeenkomsten)	Om de jaarlijkse piek in de werkdruk voor de jaarstukken (begroting en jaarverslag) op te kunnen vangen door middel van inhuur, is dit vrije deel in 2020 met € 25.000,- verhoogd.	In 2021 is er voor het schrijven van de jaarstukken iemand ingehuurd. Deze kosten zijn bekostigd uit de reservering uit het vrije deel. Daarnaast is de bestuurssecretaris langere tijd uitgevallen wegens ziekte. Voor de continuering van de GR Bereikbaarheid is er een tijdelijke vervanger voor de vaste bestuurssecretaris ingezet. Deze onvoorziene kosten zijn ook opgenomen uit het vrije deel.

Evaluatie Public Affairs 2021

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. Een belangrijke doelstelling van de regio is versterking van de positie van de regio in diverse overleggen. In dit jaarverslag doen we een terugkoppeling van de inzet op de belangrijkste thema's met betrekking tot public affairs.

Public affairs	Wat stond er in het jaarplan 2021	Stand van zaken eind 2021
MRA Lobby overleg	Binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is de regio steeds beter vertegenwoordigd. Vaak is die vertegenwoordiging indirect via – met name – de gemeente Haarlem. Het regionale samenwerkingsverband Zuid-Kennemerland heeft wel direct zitting in het Public Affairs-overleg, dat periodiek plaatsvindt. Hier komen alle onderwerpen aan bod waarop wordt samengewerkt binnen de MRA, zo ook mobiliteit. De PA adviseur fungeert als informatiemakelaar tussen regio en MRA en op 'brede onderwerpen' tussen de MRA en individuele gemeenten. Dit zal naar verwachting ook in 2021 voortgezet worden.	De GR heeft in 2021 niet actief deelgenomen in het lobby overleg, de twee jaren daarvoor wel. De GR neemt wel deel aan het PVVB Kennemerland-IJmond. In het PVVB worden aan de provincie initiatieven, aandachtspunten en reacties vanuit de regio meegegeven. Ook hebben inspanningen er toe geleid dat vanaf januari 2022 Haarlem als vertegenwoordiger van de regio zitting neemt in het bestuurlijke MRA platform Mobiliteit. Ambtelijk is een aantal collega's van Haarlem betrokken bij het platform Mobiliteit en bij de programma's SBaB en Bereikbare Steden.

<p>Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland</p>	<p>De wethouder van de gemeente Heemstede heeft Zuid-Kennemerland Bereikbaar vertegenwoordigd in de bestuurlijke overleggroep; het voorportaal van het bestuur regionaal OV-Toekomstbeeld. Het regionale OV-netwerk 2040 is een belangrijk element geweest bij actualisering van onze Bereikbaarheidsvisie. Om de regionale beelden blijvend te agenderen binnen de MRA/SBAB, blijft een goede aansluiting vanuit Zuid-Kennemerland belangrijk. De GR agendeert ook komend jaar waar mogelijk op o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoogwaardige OV-verbinding (Lightrail) tussen Haarlem en Schiphol-noord langs de A9: hiermee wordt de OV-kwaliteit op de relatie Haarlem-Schiphol/Amsterdam Zuid aanmerkelijk verbeterd. - Verbetering busverbinding Heemstede-Aerdenhout en Zandvoort: het R-net onderzoek geeft richtingen in het realiseren van een hoogwaardige verbinding. - Noodzaak tussen Leiden, Haarlem en Amsterdam een 2-treinensysteem van IC en SPR te behouden. 	<p>De regio is actief vertegenwoordigd bij de vastgestelde bestuurlijke agenda's Zuid Kennemerland/IJmond en de mobiliteitsagenda van de provincie. De regio heeft de inhoud van het regionale OV-programma (zoals opgenomen in de aangepaste bereikbaarheidsvisie) zoveel mogelijk uitgedragen in de samenwerkingsagenda's met IJmond en provincie Noord-Holland.</p>
<p>MIRT-Verkenning Rottepolderplein</p>	<p>Sinds 2019 vertegenwoordigt de GR de belangen van zowel regio IJmond als de regio Zuid-Kennemerland in de ambtelijke begeleidingsgroep. Hierbij wordt intensief samengewerkt met de provincie Noord-Holland. Een ander lid van de ambtelijke begeleidingsgroep is de Vervoerregio Amsterdam. De PA adviseur borgt in dit overleg de benodigde aandacht voor de Velserversverbinding. In het directeurenoverleg-MRA, worden de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond omtrent het Rottepolderplein vertegenwoordigd door de gemeente Haarlem. Programmamanager borgt de samenhang in de verschillende overleggen.</p>	<p>Vanuit de regio was Haarlem in 2021 namens de regio vertegenwoordigd in zowel de ambtelijke begeleidingsgroep als bij de verkeerskundige expertsessies. De verkenning heeft geresulteerd in een voorstel voor verbeteringen aan de oostkant van de A9, waar het grootste deel van het budget naartoe gaat. Voor verdere toekomstige maatregelen aan de A9 (ook die van de Velserversverbinding) zal de corridorstudie A9 en het multimodaal toekomst beeld maatgevend zijn.</p>

<p>Vorbereiding DO Samen Bouwen aan Bereikbaarheid</p>	<p>Voortkomend uit de MIRT-Verkenning, wordt de regio vertegenwoordigd in het directieoverleg door de directeur fysiek Domein, gemeente Haarlem. Programmamanager bereidt dit mede voor.</p>	<p>In het DO worden alle grote infrastructurele projecten in de MRA voorbereid en het uitvoeringsprogramma voor projecten op de korte termijn (waar onder de verstedelijking opgave). Belangrijk zaken die in 2021 via het DO zijn voorbereid voor de regio ZKL zijn: indiening noord-Zuidlijn Schiphol - Hoofddorp voor het groeifonds, start van de corridor studie HOV Haarlem-Schiphol-Amsterdam Zuid, uitwerking verkeersreconstructie Rottepolderplein en het multimodaal toekomstbeeld dat in 2022 verder in uitwerking wordt genomen. Via het uitvoeringsprogramma is de verstedelijking opgave voor negen gemeenten in uitwerking.</p>
<p>Regulier overleg met provincie Noord- Holland</p>	<p>Eens per ca. 6 weken vindt er een regulier ambtelijk overleg plaats tussen de provincie Noord-Holland en de regio Zuid-Kennemerland/Haarlem. Dit overleg beoogt een aantal bovenlokale zaken aan te kaarten, te agenderen en in goede banen te leiden. Ook worden in dit overleg onderwerpen besproken om te voorkomen dat deze bestuurlijk worden. Dit draagt bij aan een goede verstandhouding tussen de provincie en de regio. In 2021 wordt dit overleg gecontinueerd. Daarnaast vindt ook veelvuldig overleg plaats met de provincie over allerhande projecten, subsidiemogelijkheden en gezamenlijke sturing op (boven)regionale projecten. Een voorbeeld hiervan is sturing op de doorfietsroute (schakel 7 in deze begroting).</p>	<p>Vanwege personele knelpunten heeft de GR in 2021 niet actief deelgenomen aan dit overleg. Ook voor 2022 en verder blijft het belangrijk om een goede de relatie met de provincie op bovenlokale dossiers te behouden. Dit kan via de bestaande lijn van het PVVB (via de PFO) en de contacten die de regio al heeft op dit vlak met de provincie.</p>
<p>Bestuurlijk overleg met Haarlemmermeer en IJmond</p>	<p>Sinds 2019 is er periodiek bestuurlijk overleg tussen de GR en Haarlemmermeer. In 2020, zal ook IJmond hierbij betrokken worden en zal het contact verder worden geïntensiveerd.</p> <p>Onderwerpen die zoal in deze bijeenkomsten worden besproken zijn:</p>	<p>In 2021 heeft de regio ZKL samen met de IJmond een strategische mobiliteitsagenda gemaakt onder regie van de provincie Noord-Holland. Hiermee is de inbreng en positionering van de regio ZKL op het gebied van bereikbaarheid bij de provincie versterkt. Verder ligt er een concept samenwerkingsagenda met de Haarlemmermeer</p>

	<ul style="list-style-type: none">- bereikbaarheid in relatie tot woon- en werklocaties en;- bereikbaarheid in relatie tot (seizoensgebonden) recreatieve verkeersstromen. <p>Dit zijn tevens belangrijke gremia in onze lobby richting onze partners: Provincie Noord-Holland en MRA. In 2021 zal dit naar verwachting worden voortgezet.</p>	<p>waarmee, nu de regionale bereikbaarheidsvisie van de GR is vastgesteld, ook in de zuidflank van onze regio vervolgstappen kunnen worden gezet op het gebied van samenwerking.</p>
--	---	--

Bijlage 1: Balans 2021

(Bedragen x € 1.000)

ACTIVA	31-12-2020	31-12-2021	PASSIVA	31-12-2020	31-12-2021
Vlottende activa			Vaste passiva		
Liquide middelen	6.245	7.483	Eigen vermogen		
			- Algemene reserve	5.992	6.245
			- Saldo baten en lasten	222	1.238
	6.245	7.483		6.214	7.483
Overlopende activa			Overlopende passiva		
- Nog te ontvangen bedragen	0	0	- Nog te betalen bedragen	31	0
	0	0		31	0
Totaal activa	6.245	7.483	Totaal passiva	6.245	7.483

Bijlage 2: Saldo Baten en Lasten 2021

(Bedragen x € 1.000)

	2020		2021	
	Begroting 2020	Rekening 2020	Begroting 2021	Rekening 2021
Lasten (exclusief mutaties reserves)				
<i>Projectendeel</i>				
- Opwaardering R-net lijnen	274	-	-	-
- Fiets	357	9	-	-
- Fietsparkeren stations	-	-	650	97
- Openbaar vervoer	1.400	1.156	-	-
- Verkeersmanagement	200	49	470	84
- Infrastructuur	350	-	-	-
<i>Werkdeel</i>				
- personele capaciteit en bereikbaarheidsvisie	370	94	200	84
- DVM (Dynamisch verkeersmanagement)	31	31	31	31
<i>Vrije deel</i>	25	1	50	29
Totale lasten	3.007	1.340	1.401	324
Baten (exclusief mutaties reserves)				
<i>Mobiliteitsfonds</i>	1.562	1.562	1.562	1.562
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	-	-	-	-
Totale baten	1.562	1.562	1.562	1.562
Saldo (exclusief mutaties reserves)				
<i>Mobiliteitsfonds</i>	-1.445	222	161	1.238
<i>Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien</i>	-	-	-	-
Totaal saldo voor bestemming	-1.445	222	161	1.238
<i>Toevoeging aan reserves</i>	-	-	-	-
<i>Onttrekking aan reserves</i>	-	-	-	-
Saldo inclusief mutaties reserves	-1.445	222	161	1.238