Ontwerp-Jaarverslag 2020

Mobiliteitsfonds Gemeenschappelijke Regeling

Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

Voorwoord

We kijken terug op een bewogen jaar dat vooral voor het OV-gebruik veel verandering heeft gekend onder invloed van de corona-epidemie. Hierdoor zijn de OV-inkomsten sterk onder druk gekomen. Het afgelopen jaar heeft dit, ondanks een rijksbijdrage en inspanningen van de provincie, al geleid tot een reductie van ruimt 5% in het aanbod van het bus-OV. Tegelijk zijn de investeringen van de afgelopen jaren in samenwerking van de GR en de provincie zeer waardevol gebleken. Want naast de samenwerkingsagenda die is opgesteld, werken beide partijen snel en makkelijk samen om de druk te verlichten op het OV en het herstel van de reizigersbewegingen weer te bevorderen.

Door Corona vond ook de Formule 1 race niet plaats op Zandvoort. Dit terwijl ons bijbehorend project Spoorse Maatregelen op tijd gereed was. Hierdoor konden we helaas nog geen stappen nemen in de met de Bloemendaalse raad afgesproken onderzoeken ten aanzien van geluid. Deze dienen als basis om te bepalen of en welke mitigerende maatregelen nodig zijn om overlast te reduceren. Dit onderzoek houdt u tegoed.

Het afgelopen jaar stond ook de vaststelling van de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie op de agenda. De raden van Bloemendaal en Haarlem stelden deze vast. Aan de raden van Heemstede en Zandvoort is gevraagd aan de hand van zienswijzen aan te geven onder welke voorwaarden de visie vastgesteld kan worden. In dit jaarverslag 2020 kijken we terug op de activiteiten die we vanuit de vigerende bereikbaarheidsvisie hebben uitgevoerd.

Om aan de wettelijke verplichtingen te kunnen voldoen hebben wij dit ontwerp jaarverslag over 2020, gelijktijdig met het ontwerp-jaarplan 2022, uiterlijk 15 april 2021 aan de gemeenteraden aangeboden.

Jaarverslag 2020

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

Inhoud

Voorwoord 1

Jaarverslag 2020 2

1. Stuurgroep GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland 3

2. Personele bezetting 3

2.1 Programmateam 3

2.2 Kernteam 3

2.3 Bijkomende werkzaamheden 4

2.4 Uitvoeringsorganisatie 4

3. Toelichting op de activa en passiva 5

4. Evaluatie 2020 6

Bijlage 1: Balans 2020 17

Bijlage 2: Saldo Baten en Lasten 2020 18

1. Stuurgroep GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland

De doelstelling van de Regionale Samenwerking is *'verbeteren van de bereikbaarheid van Regio Zuid-Kennemerland'*. Onze regio kenmerkt zich als een prachtig woongebied, met een zeer grote uitgaande woon- werkpendel, vooral in de richting Amsterdam. Deze pendel 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 worden voorgelegd de gemeenteraden.

De stuurgroep bestaat uit de wethouders (portefeuillehouders mobiliteit) van de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort en de regionaal bestuurder van VNO-NCW. In 2020 is elf keer plenair vergaderd.

De colleges van de vier gemeenten willen graag samenwerken op gedeelde regionale belangen. Dit gebeurt op diverse thema's, waaronder bereikbaarheid van onze regio. Begin 2020 is daartoe de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland aan onze gemeenteraden aangeboden. De raden van Bloemendaal en Haarlem hebben de visie vastgesteld. Voor de gemeenten Heemstede en Zandvoort was er aanleiding om de visie nog niet vast te stellen. De stuurgroep heeft in december 2020 de colleges van Heemstede en Zandvoort gevraagd met hun raden de inhoudelijke voorbehouden op de visie te bepreken. Het bestuur van de GR geeft aangekondigd op die manier de visie aangepast aan alle vier de raden voor te leggen voor vaststelling. Na vaststelling dient de visie als kader voor een op te stellen gezamenlijke actieagenda, zodat we de middelen uit ons mobiliteitsfonds effectief kunnen inzetten.

In dat licht passen ook de resultaten van de regionale radenbijeenkomst van Zuid-Kennemerland van 24 november 2020. Toen is duidelijk de wil tot samenwerken uitgesproken en elkaar te vinden op wat ons bindt. Benoemd is o.a. dat vanuit die gezamenlijkheid we beter belangen kunnen behartigen en lobbyen om cofinanciering te bewerkstelligen.

2. Personele bezetting

2.1 Programmateam

Binnen het ondersteunend programmateam hebben enkele veranderingen plaatsgevonden. Afgelopen jaar is via inhuur een PA-adviseur tot 1 juli aanwezig geweest. Daarnaast is er verschuiving geweest in de rol van de secretaris. Ook is de rol van de programmamanager veranderd en tijdelijk vacant. Bij de nieuwe invulling vindt er een herijking plaats hoe de GR ambtelijk ondersteund wordt. Voor de voortgang in het proces is per december 2020 tijdelijk een procescoördinator betrokken.

2.2 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. Deze komt elke week op dinsdag samen om de voortgang te bespreken van lopende projecten en de benodigde afstemming van de diverse programma's die van direct en indirect belang zijn voor de GR. Elke gemeente levert een adequate inbreng in het kernteam.

2.3 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 (ook in 2020 voor programmamanager en secretaris).

2.4 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.

3. Toelichting op de activa en passiva

In Jaarverslag en Jaarrekening 2020 legt de Stuurgroep verantwoording af over de realisatie van afgesproken beleid en over de financiële resultaten.

- De Jaarrekening 2020 sluit met een batig saldo van € 221.262,-.
  De verdeling van de uitgaven over de drie begrotingsonderdelen is als volgt:
  Projectdeel. In totaal is € 1.408.750,- bijgedragen aan projecten. Waarvan € 8.750,- ten behoeve van fietsstalling Bloemendaal. De rest betreft de bijdrage aan Spoorse maatregelen. Daarnaast schrijven we onder het projectdeel ook incidentele inkomsten à € 242.975,- (de BTW compensatie uit Spoorse maatregelen).
  Werkdeel. In totaal is in het werkdeel €163.550,- besteed. Hiervan werd € 112.060,- aan het Programmamanagement besteedt (in totaal €150.000 voor begroot). Daarnaast werd ten behoeve van het routeringplan, dat een project was van het kernteam, € 37.689,- besteedt (waar in totaal € 200.000 voor was begroot, maar aangegeven is dat de rest doorschuift ten behoeve van realisatie). De jaarlijks begrote € 31.000,- voor DVM 1ste fase is nog niet gefactureerd, maar zal als verplichting gereserveerd blijven.
  Vrije deel. In 2020 bedroeg het vrije deel €25.000,- Van dit vrije deel is € 6.918,- besteedt aan met name de afrondende werkzaamheden ten behoeve van de nieuwe regionale mobiliteitsvisie; In bijlage 2 treft u een overzicht van het saldo baten en lasten. Verschillen die in dat overzicht optreden zijn gevolg van afrondingen.

De toezichthouder (provincie Noord-Holland) heeft gevraagd in dit jaarverslag toe te lichten waarom op deze begroting geen accountantscontrole plaatsvindt. De betreffende controle vindt namelijk plaats via de begrotingen van de deelnemers. Het volgende wordt daarbij ter toelichting opgemerkt:

- De begroting van 2022 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 uitgaven in het projectdeel zijn incidenteel; er zijn geen meerjarige verplichtingen. Eén uitzondering daarop vormt de bijdrage beheer Dynamisch Verkeer Management (DVM), die door de provincie wordt uitgevoerd voor de regio. Deze verplichting is, zonder indexering, afgesproken tot het einde van de GR. In het slotjaar van de GR zal daar rekening mee moeten worden gehouden.
- De bijdragen worden als spaarfonds ondergebracht in een voorziening binnen de Haarlemse begroting. In strikte zin heeft de GR een vordering op de gemeente Haarlem.
- Het spaarfonds is bedoeld om naast projecten van deelnemers die een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de regionale bereikbaarheid, ook grotere projecten te ondersteunen. Incidenteel kan er dus zelfs een sprake zijn van een overschrijding van de begroting, indien er een groot project gefinancierd wordt. Er zal nooit een structureel tekort zijn op de begroting.
- Vanwege de beperkte omvang van de financiële stromen én omdat de GR zelf geen rechtspersoonlijkheid heeft, lopen de uitgaven (bijdragen aan projecten) altijd via een van de deelnemende gemeenten die voor een project feitelijk de uitvoering doet. De desbetreffende accountant neemt deze projecten mee in zijn/haar onderzoek.

4. Evaluatie 2020

Evaluatie projectdeel					
Programmalijn fiets	Stand van zaken eind 2020	PP	Planning uit 2019 voor 2020	Financiële stand van zaken eind 2020	FP
Trekker: Bloemendaal	Doel: De regionale fietsbereikbaarheid vergroten, zodat de fiets ook voor regionale fietsroutes als vanzelfsprekend vervoermiddel wordt gezien. *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 fietsroutenetwerk wegnemen, de zogenaamde schakels.*				
Schakel 1: Vogelenzang-Zandvoortselaan Bentveld	• Het fietspad door de Waterleidingduinen is in samenspraak met de provincie opgenomen als tracé in het nationaal toekomstbeeld fiets. Hiermee komt dit fietspad (opnieuw) op de agenda van regio-provincie.		*In 2020 wordt het definitief ontwerp uitgewerkt en er zal hierover worden besloten door de bestuurders.*	• Budget van 50.000,- euro schuift door naar de begroting 2021.	
Schakel 2 & 3: Claus Sluterweg-N208-Houtvaartkade Haarlem-Heemstede-Bloemendaal	• De provincie Noord-Holland heeft het deel ten oosten van de Leidsevaart verder uitgewerkt, mede op basis van nieuwe inzichten over de gebiedsontwikkeling Haarlem Zuidwest. Het deel ten westen van de Leidsevaart (bocht N208 en passage Houtvaart) is nog niet uitvoeringsgereed en in overleg tussen provincie en regio is een scopewijziging doorgevoerd. De fietsverbinding zal daardoor ook beter aansluiting vinden bij de Ontwikkelzone Haarlem Zuidwest en IC-station Heemstede.		*In 2021 wordt de stuurgroep nader geïnformeerd over de scopewijziging.*	• Er waren geen middelen opgenomen in de begroting	

Schakel 4: (Rode Loper brug) Station Haarlem- Haarlem Noord	Vorig jaar zijn de hiervoor bestemde middelen teruggevloeid naar het spaarfonds, omdat dit plan in de raad van Haarlem geen doorgang heeft gevonden. In de begroting van 2021 zonder middelen opgenomen in onze begroting, omdat een verbinding tussen Haarlem stationsomgeving en Haarlem Noord wel van regionaal belang is.		Het project zal worden hernoemt tot Station Haarlem - Haarlem-Noord	Er zijn nog geen middelen voor dit project gereserveerd.	
Schakel 5: Boerhaavelaan- Fuikvaartweg Haarlem-passage Ringvaart Haarlemmermeer)	• 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 samen-werking met de provincie Noord-Holland in een nieuw project.			• 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 de scope van het project uit te breiden.	
Schakel 6: Verbinding Haarlemmermeer (Zwaanshoek of	• De schakel Heemstede-Haarlemmermeer was belegd in de studie naar het fietsnetwerk in het invloedsgebied van de Duinpolder-		*Variantenstudie on hold na stopzetten Duinpolderweg.*	• Blijft een PM-post op de begroting.	

Cruquius) – AWD Oase via Heemstede of Bennebroek	weg (Ringvaartpassage) van de provincie Noord-Holland. Na schrappen van de Duinpolderweg is de fietsverbinding ook stil gevallen. Nieuwe aanknopings-punten kunnen liggen in de gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer bij Cruquius en Zwaanshoek.				
Schakel 7: Doorfietsroute Velsen-Heemstede via Haarlem/Bloemendaal	• 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.		*Zuid-Kennemerland wil met de regio IJmond een financieringsopzet maken voor het realiseren van het plan.*	• Het budget uit het mobiliteitsfonds van 100.000,- euro is doorgeschoven naar de begroting 2021. • Provincie Noord-Holland subsidieert voor een deel.	

Programmalijn fietsparkeren	Stand van zaken eind 2020	PP	Planning uit 2019 voor 2020	Financiële stand van zaken eind 2020	FP
Trekker: Bloemendaal	Doel: OV is een volwaardig alternatief voor gebruik van eigen gemotoriseerd vervoer, vaak samen met de fiets: Ketenmobiliteit fiets-OV. *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.*				
Zandvoort	• 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.		*Als onderdeel van het project Entree Zandvoort is de uitbreiding van de fietsenstalling in de Eltzbacherstraat en de herinrichting van het perron-gebied (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. Er is een eerste ontwerp. De uitvoering is nog niet gestart.*	• De aanvraag van Zandvoort voor een Rijksbijdrage is in behandeling. • Er is in begroting 2021 een bedrag van 250.000 euro (zijnde 25% van begrote bedrag) opgenomen voor cofinanciering uit het mobiliteitsfonds.	
Heemstede	• 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-		*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 is het ontwerp nader uitgewerkt. De planning om het*	Voor 2020, is de opgave verhoogd van 1.800 naar 2.300 stallingen, mede vanwege de plannen voor Haarlem Zuidwest. Hiervoor zijn de volgende middelen gereserveerd: • 500.000,- euro vanuit de gemeente Heemstede. • 467.500,- euro vanuit het mobiliteitsfonds. Van dit bedrag	

	2021 mogelijk te maken.		*project in 2019 uit te voeren bleek niet haalbaar.*	is al 200.000,- euro overgemaakt. • Er is een Rijksbijdrage beschikbaar van 645.000,- euro. • De overige 267.500,- euro staat gereserveerd in de begroting van 2020. Dit schuift door naar 2021.	
Bloemendaal	• 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. • Bloemendaal heeft de omgevingsvergunning aan ProRail verleend.		*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 2019 en biedt deze inzicht in ontwerpmogelijkheden en realisatiekosten. De uitbreiding kan vervolgens worden gerealiseerd in 2020.*	• In 2020, is 70.000,- euro (25% van de uitvoeringskosten) uit het mobiliteitsfonds beschikbaar gesteld voor cofinanciering van de uitvoering. Bij nader stuurgroep besluit n.a.v. het verlagen van de Rijkssubsidie (40 i.p.v. 50%) is de fondsbijdrage voor stallingen bepaald op 35% van de uitvoeringskosten. Er is € 8.750,= besteedt, de rest schuift door naar 2021	
Haarlem	• Het Carré bij station Haarlem is in 2020 gerealiseerd en is operationeel.		*Verbeteren van de fietsenstalling het Carré bij station Haarlem. Door deze in te richten als selfservice stalling (eerste 24 uur gratis parkeren), wordt de bestaande ruimte optimaler gebruikt.*	• 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 2020	PP	Planning uit 2019 voor 2020	Financiële stand van zaken eind 2020	FP
Trekker: Zandvoort	Doel: Beter benutten van en verbetering doorstroming op de bestaande (weg)infrastructuur. *Door verbeterde verkeergeleiding en regulering is op ons zwaar belaste wegennet in het verleden al 9% verbetering van de doorstroming bereikt (DVM 1ste fase). Vanuit de regionale samenwerking wordt hierop dan ook blijvend geïnvesteerd. Zowel door belangrijke regionale routes voor te bereiden op nieuwe technische mogelijkheden (iVRI's) alsmede de bewegwijzering, die ook blijft bijdragen aan verbeterde doorstroming.*				
Bewegwijzering	• De nationale bewegwijzeringsdienst is in 2020 gestart met de uitwerking van het routeringsplan op plaatsings-niveau (het bewegwijzeringsplan). De stuurgroep wil hierbij een advies van het kernteam hoe dit omvangrijke project belegd kan worden (financieel en organisatorisch). Dit advies zal in 2021 worden opgesteld.		*De uitvoering van de wettelijk benodigde plannen (routeringsplan en aansluitend bewegwijzeringsplan) moeten verlopen volgens de daarvoor opgestelde planning. Voor het vervolg zal een advies worden opgesteld in 2021.*	• Kosten conform begroting.	
Onderzoek *i*VRI's	• Voor de optimale besteding van de provinciale middelen is door Haarlem in samenwerking met Heemstede en de provincie in 2019 een onderzoek opgestart voor de opwaardering van VRI's naar *i*VRI's. • Dit rapport is in juli 2020 met de projectleider en overige betrokke-nen besproken. In het rapport is		*Overeenkomstig de in 2019 opgestelde planning is het onderzoek uitgevoerd. De stuurgroep heeft in maart 2020 aanvullend onderzoek gevraagd ten aanzien van een aantal VRI's in Heemstede. Het rapport is overeenkomstig de aangepaste planning in juli 2020 opgeleverd. Kosten voor het onderzoek bedroegen € 10.250,= (binnen het budget).*	• Het onderzoek is bekostigd uit de door de provincie beschikbaar gestelde middelen. • Na uitvoering van het onderzoek resteert daarvan een bedrag van ca. € 208.000,= euro. • Deze middelen zullen -zoals afgesproken- doorschuiven naar de begroting van 2021. Hiermee kunnen de fysieke maatregelen	

	een plan van aanpak gepresenteerd en een (globale) begroting opgenomen van de totale investeringen om op de vastgestelde route *i*VRI's te realiseren.			(te realiseren *i*VRI's) bekostigd worden. Deze worden dus toegevoegd aan het vorig jaar beschikbare budget vanuit de regio.	
Programmalijn openbaar vervoer	Stand van zaken eind 2020	PP	Planning uit 2019 voor 2020	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. *Hierbij neemt de regio invloed op (bus)routes, inrichting van de OV-Knooppunten (Hubs) en inpassing in de omgeving [1].*				
Onderzoek Bus – hoogwaardig R-net Zandvoort-Heemstede-Haarlemmermeer	• De R-netstudie is doorgeschoven in de tijd wegens de aansluiting op de Concessie periode van 2027			• Het onderzoek wordt gefinancierd uit het mobiliteitsfonds. • De gereserveerde middelen van € 20.000,- euro schuiven door naar begroting 2020.	
Spoorse maatregelen	• Alle technische ingrepen aan het spoor en de onderliggende techniek zijn door ProRail uitgevoerd. • Door Corona heeft het F1-evenement niet plaatsgevonden. • De afgesproken metingen hebben daardoor ook niet plaatsgevonden. • De mitigerende maatregelen zijn daarom doorgeschoven (conform		• *De besluitvorming vond plaats in 2019 en was in 2020 tijdig gerealiseerd.* • *De werkzaamheden zijn in overleg met ProRail en in opdracht van de provincie Noord-Holland, als vertegenwoordiger van de regio, uitgevoerd.* • *Spoorse Maatregelen was een belangrijk lobbydossier voor de*	• Uitvoering vond plaats binnen de afgesproken financiële kaders. • Op de regionale bijdrage van €1.400.000,=, bestond nog een BTW compensatie mogelijkheid. Deze mogelijkheid is door het bestuur met succes benut en heeft het bedrag in 2020 ontvangen. • De hoogte van het terug	

[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.*

	de afspraken over de aanpak). • Provincie Noord-Holland heeft haar rol als regionale trekker zeer goed vervuld (inclusief de financiële afronding).		*regio. Daarom was er extra inzet vanuit Public Affairs en de programmamanager.*	ontvangen bedrag is € 242.975,- (dit zijn incidentele inkomsten op de begroting van 2020).	
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 automobiliteit. *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.*				
Amerikaweg – Schipholweg (als onderdeel van Regio Ring Zuidelijk deel)	• De definitieve besluitvorming is vertraagd. Dit komt doordat de provincie bezwaar heeft op het door de raad vastgestelde ontwerp. Dit lag in de oversteekbaarheid voor fietsers en wandelaars in de nieuwe inrichting. Tegelijkertijd is mede door inbreng vanuit het bestuur van de GR de koppeling gelegd met OV Hub Nieuw Zuid (voorheen 'Buitenrust'). Dit zal waarschijnlijk effecten hebben op het af te wikkelen verkeer op de kruising Amerikaweg-Schipholweg. Om de consequenties en de gevolgen voor een nieuw ontwerp nader in beeld te brengen heeft de raad de besluitvorming vooruit geschoven. • Hierdoor is ook de uitvoering vertraagd, maar zal wel doorgang vinden.		*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. Zeker met de koppeling die nu gelegd wordt met de OV Hub Nieuw Zuid is het regionale belang evident. De planning zal worden aangepast in de tijd, maar is op dit moment nog onduidelijk hoe die planning er definitief uit komt te zien. Verwacht wordt dat de middelen pas in 2022 zullen worden aangesproken. De middelen voor 2020 schuiven daarom door naar 2022.*	• Het deel uit 2020 van €350.000,- euro zal doorschuiven naar 2022 • De bijdrage en reservering voor 2021 van €850.000,- schuift eveneens door naar 2022.	

	• Het bestedingsritme zal aangepast worden.				
Verkenning Zeeweg - Randweg	• Bij de totstandkoming en de behandeling van de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie is deze ontsluiting in de vorm van een verkenning teruggekomen op de begroting. • Doordat de nieuwe bereikbaarheidsvisie nog niet is vastgesteld is er nog geen initiatief genomen in dit dossier door de stuurgroep. • Middelen zijn bestemd voor een gezamenlijke verkenning inclusief een actieve participatie van alle deelnemers, haar raden en overige betrokkenen van de GR. • Een procesvoorstel zal na definitieve vaststelling van de regionale bereikbaarheidsvisie door de stuurgroep worden voorgelegd aan alle deelnemers van de GR.		*Het budget was voor begroting 2020 vastgesteld op €50.000. Deze verkenning zal in 2021 plaatsvinden. De middelen schuiven derhalve dan ook door naar 2021.*	• De begrote € 50.000,- schuift door naar 2021	

Evaluatie werkdeel					
Kostenplaats	Stand van zaken eind 2020	PP	Planning uit 2019 voor 2020	Financiële stand van zaken eind 2020	FP
Programmamanager	Het budget voor inhuur programma-manager is deels benut. Dit vanwege een detacheringsconstructie met interne doorbelasting. Daarnaast is de organisatie afgelopen jaar gewijzigd, waardoor de tijdsinzet van de programmamanager niet het gehele jaar hetzelfde is geweest. • Q1 2020: is een deel van het budget ingezet voor inhuur voor een eerste aanzet nieuwe uitvoeringsprogramma c.q. actieagenda. • In Q4 2020: is er een interim procescoördinator aangesteld en uit dit budget gefinancierd. *Deze formatie-invulling valt binnen de meerjarenbegroting. Er is minder besteed dan begroot.* *N.B. De programmamanager is aangesteld voor 16 uur per week, maar er is budgetruimte voor 28 uur. In 2020 is vooruitlopend op o.a. de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie de organisatie van de GR herzien. Ook voor de nog aan te passen en vast te stellen actie-agenda (voorheen uitvoeringsprogramma), die voortvloeit uit die nieuwe bereikbaarheidsvisie, is reeds voorwerk (studie) gedaan eind 2019 en begin 2020.*		*n.v.t.*	• De onderbesteding à € 37.940,= over 2020, wordt toegevoegd aan het (spaar)fonds.	
Adviseur Public Affairs	• Binnen de budgetruimte		*In 2020, wordt de PA-adviseur extern*	• De onderbesteding over 2020	

	Programmamanager, is gevraagd aan de reeds ingehuurde PA-adviseur extra werkzaamheden te verrichten (zoals bij bewegwijzering, het jaarverslag en jaarplan). • De opdracht is per 1 juli beëindigd		*ingehuurd voor ongeveer de helft van de tijd (tot 1 juli). Deze formatie-invulling valt binnen de meerjaren-begroting. Daardoor is er een onder-besteding ontstaan. De posten PA-adviseur en Programmamanager zijn samengevoegd tot een begrotings-post Programmamanagement*	wordt toegevoegd aan het (spaar)fonds. Dit is dus een samengesteld bedrag met programmamanager in de vorige post.	
Onderhoud DVM	• Conform planning		*Is meerjarig ingepland als resultaat van het DVM project Fase 1 dat een verbeterde doorstroming van ruim 9% heeft opgeleverd. Dit valt onder het werkdeel, omdat DVM-onderhoud voor iedere deelnemende gemeente wordt uitgevoerd.* *Deze post is onderdeel van de meerjarenbegroting.*	• Het budget van 31.000,- euro is nog niet gefactureerd, maar zal als reservering (verplichting) op de begroting blijven staan.	

Evaluatie Vrijedeel 2020		
Kostenplaats	Stand van zaken 2020	Financiële stand van zaken eind 2020
Vrije deel is direct door bestuur te besteden voor diverse noodza-kelijke activiteiten ter ondersteuning aan het gehele proces.	Naast een aantal kleinere kostenposten, is voornamelijk de nieuwe regionale bereikbaarheidsvisie hieruit bekostigd.	Van het totale begrote bedrag à € 25.000,=, is € 6.918,= besteedt.

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 staat in de legenda weergegeven.

Legenda kleurenschema:

	Planning volledig gerealiseerd
	Planning gedeeltelijk gerealiseerd
	Planning niet gerealiseerd

Bijlage 1: Balans 2020

(bedragen x € 1.000)

Activa	31-12-2019		31-12-2020		**Passiva**	31-12-2019		31-12-2020	
Vlottende activa					Vaste passiva				
					Eigen vermogen				
Liquide middelen	5.992		6.245		Algemene reserve (192200/071020)	4.902		5.992	
		5.992		6.245	Saldo baten en lasten (192200/071020)	1.090		222	
							5.992		6.214
Overlopende activa					**Overlopende passiva**				
Nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen					Nog te betalen bedragen				
- Haarlem	-		-		- Haarlem			31	
- Zandvoort	-		-		- Heemstede	-		-	
		-			- Provincie Noord Holland	-		-	
									31
Totaal vlottende activa		**5.992**		**6.245**	**Totaal vaste passiva**		**5.992**		**6.245**
Totaal Activa		**5.992**		**6.245**	**Totaal Passiva**		**5.992**		**6.245**

controle				
liquide middelen	6.245	algemene reserve	5.992	
nog te ontvangen	-	nog te betalen	31	
Saldo gr	**6.245**	Nog te ontvangen		-
		saldo baten en lasten	222	
		saldo	**6.245**	

Bijlage 2: Saldo Baten en Lasten 2020

	2019			2020	
(bedragen x € 1.000)	**Begroting na wijziging**	**Rekening 2019**	**Primaire begroting**	**Begroting na wijziging**	**Rekening 2020**
Lasten (exclusief mutaties reserves)					
Mobiliteitsfonds					
- DVM (Dynamisch verkeersmanagement)	31	14	31	31	*31**
- Opwaardering R-net lijnen (invest.agenda)			274	274	-
- Fiets	1.173	12	357	357	9
- Openbaar vervoer	480	-	1.400	1.400	1.156
- Verkeersmanagement	200	91	200	200	38
- Infrastructuur	850	0	350	350	-
- Overig	175	126	370	370	104
Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien		33	25	25	1
Totale lasten	2.909	276	3.007	3.007	1.340
Baten (exclusief mutaties reserves)					
Mobiliteitsfonds	1.171	1.366	1.562	1.562	1.562
Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien					
Totale baten	1.171	1.366	1.562	1.562	1.562
Saldo (exclusief mutaties reserves)					
Mobiliteitsfonds	-1.543	1.090	-1.445	-1.445	222
Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien					
Totaal saldo voor bestemming	-1.543	1.090	-1.445	-1.445	222
Toevoeging aan reserves	-	-			
Onttrekking aan reserves	-	-			
Saldo inclusief mutaties reserves	-1.543	1.090	-1.445	-1.445	222

** Dit bedrag is over 2020 nog niet gefactureerd, maar blijft als verplichting op 2020 staan.*