

Ontwerp-Jaarverslag en Jaarrekening 2017 gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid Kennemerland

Voorwoord

In het Jaarverslag en de Jaarrekening 2017 legt de gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid Kennemerland verantwoording af over de realisatie van afgesproken beleid en over de financiële resultaten.

Het begrotingsaldo is in 2017 tussentijds bijgesteld. De Jaarrekening 2017 sluit met een voordelig saldo van € 529.877.

Gezien de nog beperkte omvang van de financiële stromen en het gegeven dat er in 2017 vier projecten (deels) zijn uitgevoerd en aan management is voor een waarde van € 446.453 uitgevoerd. Er heeft geen accountantscontrole op de Jaarrekening 2017 plaatsgevonden. De gemeente Haarlem voert het financiële beheer van het mobiliteitsfonds, dat onderdeel vormt van de financiële administratie van Haarlem, die uiteraard wel aan zowel interne als externe accountantscontrole onderworpen is.

Het orgaan Bereikbaarheid Zuid Kennemerland,
april 2018

Inhoudsopgave

Jaarverslag en Jaarrekening 2017 gemeenschappelijke regeling Bereikbaarheid Zuid Kennemerland	1
Voorwoord	2
Inhoudsopgave.....	3
Deel 1 Jaarverslag	4
1.1 Programmaverantwoording.....	4
1.2 Jaarverslag 2017.....	4
1.2.1 Proces.....	4
1.2.2 Algemene ontwikkelingen.....	5
1.2.3 Projecten	5
1.2.4 Overzicht 2016-2013	9
1.3 Paragrafen.....	11
1.2 Paragrafen.....	12
Deel 2	13
Jaarrekening.....	13
2.1 Balans	13
2.2 Overzicht van baten en lasten	14
2.3 Toelichting op de jaarrekening	15
2.3.1 Inleiding.....	15
2.3.2 Grondslagen voor de waardering	15
2.3.3 Grondslagen voor de resultaatbepaling	15
2.3.4 Toelichting op de balans	15
2.3.5 Niet uit de balans blijvende verplichtingen	16
2.3.6 Toelichting op de programmarekening	17
2.4 Incidentele baten en lasten	18
2.5 Controleverklaring	18
Deel 3 Bijlagen	19

Deel 1 Jaarverslag

1.1 Programmaverantwoording

In november 2009 brachten de Kamer van Koophandel en het georganiseerde bedrijfsleven gezamenlijk het rapport 'Zuid-Kennemerland op Groen' uit. Bij de presentatie van dit rapport deed de burgemeester van Haarlem de toezegging dat er een regionaal gedragen bereikbaarheidsvisie zou komen. Op een conferentie op 10 december 2010 werd het visiedocument 'Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking' gepresenteerd.

Het visiedocument is tot stand gekomen in samenwerking met de vijf gemeenten in Zuid-Kennemerland en de Kamer van Koophandel. Voorjaar 2011 is de visie in de vijf gemeenteraden vastgesteld. In december 2013 hebben vier gemeenten een regionaal mobiliteitsfonds ingesteld door een gemeenschappelijke regeling aan te gaan. Doel van het fonds is om te sparen voor projecten waarmee de regionale bereikbaarheid ge(co)financierd kan worden. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude heeft de visie onderschreven, maar betaalt niet mee aan het fonds.

De gemeenschappelijke regeling waarin het regionaal mobiliteitsfonds is geregeld is door de colleges van Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort vastgesteld in december 2013. De regeling heeft de vorm van een gemeenschappelijk orgaan, waarbij de portefeuillehouders mobiliteit van de vier deelnemende gemeenten het bestuur vormen. Dit bestuur wordt doorgaans aangeduid als 'de stuurgroep'.

1.2 Jaarverslag 2017

In dit jaarverslag wordt teruggeblikt op het jaar 2017 en presenteren we de behaalde resultaten van het jaar 2017. In de daaropvolgende paragrafen blikken we ook nog kort terug op de jaren 2016 – 2013.

1.2.1 Proces

- In 2017 hebben wij aan een externe partij gevraagd om de Gemeenschappelijke Regeling (GR) te evalueren. In de evaluatie wordt onder andere gekeken naar de gemeenschappelijke regeling, de besluitvorming, de onderlinge samenwerking en de voortgang. In de evaluatie worden voorstellen opgenomen voor *quick wins* voor 2018 en 2019. Daarnaast doet de evaluatie suggesties voor het optimaliseren van de regionale samenwerking op lange termijn, in samenhang met de update van de inhoudelijke visie.
- In het jaarplan 2017 werd geconstateerd dat het de regionale samenwerking ontbeert aan een echte trekker om voortgang te garanderen. In september 2017 is er daarom een **Programmamanager** aangesteld voor het structureren en verder brengen van de programma's en het behalen van concrete projectresultaten. Haar focus ligt voor de korte en middellange termijn op 'anders' organiseren. Dit betekent samenwerken met relevante organisatieonderdelen, kennisdelen en integrale afstemming en sturing. Communicatie en participatie worden belangrijker.

- In 2017 is ook veel aandacht besteed aan het opstarten en verbeteren van de samenwerking met de belangrijke partners als de omliggende regio's; zoals de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Noord-Holland. Om deze samenwerking een boost te geven is in 2017 een **Adviseur Public Affairs** aangesteld. De programmamanager en de PA-adviseur zijn halverwege in 2017 verder begonnen met het opzetten van een heldere netwerkanalyse voor de regio om meer inzicht te verkrijgen in het (ingewikkelde) netwerk waarin geopereerd wordt om de mobiliteitsagenda een stap verder te krijgen.
- Vanuit een aantal gemeenteraden is er een behoefte aan **tussentijdse rapportages** over de voortgang van de projecten. Vanaf 2018 zullen de raden daarom via tussentijdse rapportages schriftelijk geïnformeerd worden, in lijn met de vergadercyclus van de stuurgroep. Eens per kwartaal informeert de stuurgroep de raden met een rapportage waarin de planning, budget en eventuele risico's staan. Het overzicht wordt begeleid door een memo waarin kort de belangrijkste zaken worden uitgelicht. De programmamanager verzorgt de oplevering hiervan.
- In het jaarplan 2017 is **capaciteit** als een van de randvoorwaarden genoemd voor succesvolle uitvoering van de projecten. De regionale samenwerking is georganiseerd vanuit bestaande capaciteit. Het coördineren van de samenwerking, het indienen van de projectvoorstellen en het opzetten van een projectorganisatie vraagt veel capaciteit. Wij hadden de capaciteit als randvoorwaarde opgenomen om de uitvoering van de projecten te garanderen. Deels is de capaciteit vergroot door het aanstellen van de programmamanager en de PA-adviseur. Voorts hebben wij door prioriteren en het capaciteitsvraagstuk te agenderen hebben wij geprobeerd hierop te anticiperen. Gebrek aan capaciteit bleek desondanks ook in 2017 een risico voor de uitvoering van de projecten en heeft er bij een aantal projecten ook voor gezorgd dat de planning vertraging op heeft gelopen.
- Door het treffen van een **compensatieregeling** is de eerder ontstane financiële achterstand van de gemeenten Haarlem en Zandvoort aan het mobiliteitsfonds opgelost. Deze compensatieregeling loopt volgens afspraak en de gemeenten zullen in 2018 hun achterstand hebben ingehaald en vanaf dan wordt het 'oude spaarritme' weer opgepakt.

1.2.2 Algemene ontwikkelingen

We beseffen dat er diverse ontwikkelingen gaande zijn die bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In 2017 hebben we als samenwerkingsverband Zuid-Kennemerland Bereikbaar gerichter gestuurd op samenhang en samenwerking met de verschillende bestuurlijke gremia. Soms in de vorm van regionale samenwerking en vertegenwoordiging en soms via een bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds. Hieronder worden de belangrijkste ontwikkelingen verder toegelicht.

- **Structuurvisie Openbare Ruimte:** De Structuurvisie openbare ruimte van de Gemeente Haarlem is op 7 november 2017 door het college B&W van de gemeente Haarlem aangenomen en op 21 december in de gemeenteraad. In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) van de gemeente Haarlem zitten veel aanknopingspunten voor de actualisering van de regionale visie in 2018.

- **Metropoolregio Amsterdam (MRA):** De regio is onderdeel van de MRA en vertegenwoordigd in de volgende MRA overleggen: Lobby, Stedelijke Bereikbaarheid en het overleg Ruimtelijke Ontwikkeling. Daarnaast is regio bestuurlijk vertegenwoordigd door de wethouder van Heemstede in het MRA- overleg OV toekomstbeeld. Het landelijke OV toekomstbeeld 2040 wordt in 2018 regionaal verder uitgewerkt. Als regio tonen wij commitment door een bijdrage van € 5.000,- te leveren uit het Mobiliteitsfonds. Door deel te nemen aan deze overleggen streeft de regio naar verbetering van de positie van de regio in het MRA netwerk. Verder is Zuid-Kennemerland ook partner bij diverse dossiers. Zo is Zuid-Kennemerland –net als diverse andere kleinere regio’s –vertegenwoordigd in bestuurlijk overleg van het Mobiliteitsprogramma. Tot slot streeft regio Zuid-Kennemerland ernaar in 2018 rechtstreeks aan te sluiten bij het Platform Mobiliteit van de MRA. Hiervoor zijn de eerste gesprekken gevoerd met de diverse deelnemers aan het Platform om de regio beter te profileren. Deze gesprekken worden komend jaar voortgezet.
- **Provincie Noord-Holland:** In de uitvoering en financiering van de projecten zijn de regio en de provincie Noord-Holland afhankelijk van elkaar. De Adviseur Public Affairs en de programmamanager hebben in 2017 expliciet geïnvesteerd in draagvlak en de relatie. Zo heeft in 2017 een intensief overleg plaatsgevonden tussen het college van GS en de regionale colleges van B&W voor informatie-uitwisseling over o.a. Amsterdam Beach en de verduurzamingsopgave om het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarnaast heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden over de mobiliteitsagenda en de SOR en zijn er afspraken gemaakt over hoe we elkaar beter kunnen informeren en aanvullen. Een van de uitkomsten van dit overleg is dat er in 2018 een informatiebijeenkomst tussen de provincie Noord-Holland en de SOR plaats zal vinden.
- **Amsterdam Beach:** Amsterdam Beach is prominent opgenomen in de MRA Agenda met een trekkersrol voor Zandvoort. De MRA-samenwerking richt zich niet alleen op het faciliteren en stimuleren van het toeristisch (en zakelijk) bezoek aan de metropoolregio, maar ook het borgen van een goede balans tussen bewoners, bezoekers en bedrijven. Hiertoe zet de regio met name in op marketing en promotie, het vergroten van de mobiliteit van bezoekers en het aanjagen van hotelontwikkeling in de regio. Deze positie van Kennemerland als belangrijke toeristische trekpleister in de MRA is een extra motivatie om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en op de ontwikkelingen vanuit Amsterdam Beach in te spelen. Hierbij blijven we scherp op het spanningsveld tussen enerzijds meer toerisme in de gemeente Zandvoort en anderzijds meer doorgaand verkeer in de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Haarlem.

1.2.3 Projecten

1.2.3.1 Programma Fiets

- Er zijn in 2016 zes ontbrekende schakels geïdentificeerd in het uitvoeringsprogramma van de provincie Noord-Holland. In 2017 bleek dat **Schakel 1 (fietspad Oase/ Zandvoortselaan)** niet kan worden gerealiseerd omdat het tracé door de Amsterdamse Waterleidingduinen niet vergunbaar is op grond van de flora en faunaregels. In 2017 zijn daarom meerdere alternatieve tracés verkend, zodat schakel 6 toch kan aansluiten op schakel 1 en het regionale knelpunt opgelost wordt. Vanwege de nieuwe inzichten worden schakels 1 en 6 (Verbinding Hoofddorp – Heemstede) verder in samenhang onderzocht in 2018. Schakel 5

(Verbinding Nieuweweg-Boerhaavelaan in Haarlem) is in 2017 gegund. Het onderzoek wordt in 2018 opgeleverd.

- Voor het verbeteren van de **fietsparkeervoorzieningen bij stations** is in de **gemeente Heemstede** in 2017 een voorkeursvariant vastgesteld. Het plan levert circa 1.800 extra fietsparkeerplaatsen op bij station Heemstede. Daarnaast zal de bewaakte fietsenstalling worden omgebouwd naar een ZelfServiceFietsenstalling. De stuurgroep is in 2017 akkoord gegaan met 25% cofinanciering van het project. Gemeente Heemstede draagt 25% en ProRail heeft aangegeven 50% bij te willen dragen. Voor een definitieve toezegging van ProRail moet eerst een besluit genomen worden door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De verwachting is dat dit kort na een nieuwe kabinetsformatie in 2018 zal zijn. De planning is om in 2018 het ontwerp nader uit te werken en de uitvoering te starten.
- De gemeente Bloemendaal heeft in 2017 een aanvraag gedaan bij het mobiliteitsfonds voor volledige bijdrage aan de voorbereiding en uitvoering van het uitbreiden van de **fietsenstalling NS station Bloemendaal** (ontwerp en bestekdocument). ProRail zet capaciteit in maar levert geen financiële bijdrage. Omdat er op dit moment geen Rijks-/ProRailbudget beschikbaar voor cofinanciering is zal gemeente Bloemendaal in het voorjaar van 2018 een aanvraag doen bij de gemeenteraad voor de cofinanciering.
- De provincie Noord-Holland heeft eind 2016 een rapport¹ gepubliceerd waarin fietsknooppunten—met name rond OV knooppunten en op schoolroutes—zijn geprioriteerd per gemeente om zo **het bestaande fietsnetwerk te verbeteren**. In 2017 zijn naar aanleiding van dit rapport binnen de gemeente Haarlem 26 knooppunten geprioriteerd, in de gemeente Heemstede zijn 5 knooppunten geprioriteerd en in de gemeente Bloemendaal zijn 2 knooppunten geprioriteerd. Deze inventarisatie vormt de basis voor nieuw op te stellen uitvoeringsstrategie waaraan in 2017 begonnen is en in 2018 zal worden voltooid.

1.2.3.2 Programma Verkeersmanagement

- In 2017 is er data verzameld ten behoeve van de evaluatie van de drie routes waar we Dynamisch Verkeersmanagement (**DVM**) hebben ingevoerd. Daarnaast zijn de groene golven in Heemstede technisch gerealiseerd en operationeel. De werking en afstemming van de groene golven wordt in 2018 verder geoptimaliseerd. Aan het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB) Haarlem/IJmond is voorgesteld om de resterende middelen van DVM fase 1 te reserveren voor de ombouw van Verkeer Regel Installaties (VRI's) naar iVRI's, die zelfstandig situationeel aanpassingen kunnen doorvoeren om de doorstroming te verbeteren in Haarlem (Bolwerk) en Heemstede (N201) en indien gewenst op andere locaties in Zuid-Kennemerland. Begin 2018 wordt een besluit genomen door het PVVB Haarlem/IJmond over zowel de invulling van fase 2 als het budget.
- In 2017 zijn we gestart met de verkenning naar het optimaliseren van regionale routes door een **bewegwijzeringsplan**. Een extern bureau is aangesteld om de aanpak voor deze verkenning uit te werken en het proces te begeleiden. De wegbeheerders provincie Noord-

¹ Knooppunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016.
<https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=1100022476>

Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord zullen deel uit te maken van de werkgroep. De Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) wordt vanaf het begin als adviseur betrokken bij dit project, om te borgen dat plannen binnen de wettelijke kaders worden uitgewerkt. In 2017 is gestart met de inventarisatie van de huidige en gewenste routing. In 2018 is de verkenning gereed voor besluitvorming.

1.2.3.3 Programma Openbaar Vervoer

In 2017 zijn de **doorstromingsmaatregelen uit de OV investeringsagenda 2015-2020** ter verbetering van het openbaar vervoer nader uitgewerkt. De OV investeringsagenda is een programma van de provincie Noord-Holland. Er is in 2017 intensief overleg geweest met de provincie over de oplossingsrichtingen van de maatregelen en de uitwerking hiervan. Dit pakket aan maatregelen is in november 2017 ingediend bij de Raad. In 2018-2020 zullen deze maatregelen worden uitgevoerd. De maatregelen betreffen infrastructurele ingrepen om de concessie te kunnen uitvoeren. De voornaamste focus van de maatregelen ligt op de realisatie van HOV-Noord (Haarlem). Wegens vertraging in de besluitvorming in 2017 is er nog geen besluit genomen over het Definitieve Ontwerp (DO) van HOV-Noord. De verwachting is echter dat er in 2018 een besluit over het DO genomen zal worden. Het programma wordt gefinancierd door provincie, de gemeente zijn echter verantwoordelijk voor personele kosten.

- In 2017 zijn er twee nieuwe concessies ingegaan: in september is de concessie van Haarlem-IJmond ingegaan en in december is de nieuwe concessie van Amstelland-Meerlanden ingegaan.
Met deze nieuwe concessies—welke zijn gefinancierd door de provincie Noord-Holland—is de bereikbaarheid van Heemstede, Haarlem en delen van Bloemendaal verbeterd en speelt de regio in op de groeiende vraag naar openbaar vervoer. Zo is er een hogere frequentie van het openbaar vervoer in de regio en is de capaciteit verhoogd door de invoer van langere bussen, dubbeldekkers en extra nachtbussen. In het verlengde van de nieuwe concessie hebben we als regio een reeks kleine ingrepen gedaan om de verhoogde capaciteit te kunnen faciliteren. Zo zijn er door de komst van 21 meter bussen en dubbeldekkers in Haarlem op diverse locaties de bochten verruimd. Deze locaties zijn o.a. Parklaan, Turfmarkt, Kennemerplein en Tempeliersstraat.

1.2.3.4 Programma Auto Infrastructuur

- In oktober 2017 zijn de uitkomsten opgeleverd van het **MIRT-onderzoek Noordwestkant van Amsterdam (NowA)**, de A9 corridor. In totaal zijn door de betrokken partijen 65 kansrijke maatregelen bedacht en uitgewerkt om de bereikbaarheidsknelpunten aan te pakken. Doordat er nog geen besluitvorming is geweest over de oplossingsrichtingen is het gereserveerde bedrag echter niet besteed. In februari 2018 vindt er een Bestuurlijk Overleg MIRT plaats over de concrete voorstellen. Bij het MIRT staat inmiddels wel het Rotterdammerplein nadrukkelijk op de agenda. De regio streeft er naar om het Rotterdammerplein definitief de status van *MIRT verkenning* te laten krijgen (onderzoek met uitzicht op geld om maatregelen te financieren) en de scope te verbreden naar de Velsertunnel (Velservoog). Voor 2018 en 2019 is de planning onzeker en afhankelijk van de merites van het MIRT proces.

- De regionale verkenning naar verbeterpunten voor de doorstroming van het kruispunt **Schipholweg-Amerikaweg** is in 2017 afgerond. Met dit project wordt de doorstroming in Haarlem-Oost en Schalkwijk sterk verbeterd als toegangsweg van de regio Zuid-Kennemerland. De verbeterpunten betreffen: (1) verbreding van de Schipholweg, (2) extra rijstroken op Boerhaavelaan voor afslaand verkeer in noordelijker richting, (3) extra recht doorgaande rijstrook op de Amerikaweg. In 2018 gaat de ontwerpfase van start.
- Met een bijdrage van € 50.000 vanuit het Mobiliteitsfonds is in 2017 de verkenning naar **mogelijke verbindingen tussen Zeeweg- Randweg** nieuw leven ingeblazen. Om tot een eerste inhoudelijke basis van oplossingsrichtingen te komen, is er begin 2017 een workshop georganiseerd met de stuurgroep om de opgave scherp te krijgen en mogelijke oplossingen inzichtelijk te maken. In de workshop zijn drie varianten benoemd, gericht op meer/betere verbindingen voor auto, openbaar vervoer en fiets. In 2018 wordt er een workshop georganiseerd met de raadsleden waarin de oplossingsrichtingen verder worden uitgewerkt. Het vervolg is afhankelijk van de uitkomsten van deze workshop.
- Met de provincie Noord-Holland is in 2017 gesproken over de problematiek rondom de **Zuidelijke ring rond Haarlem**. Deze gespreken zullen in 2018 worden voortgezet. In het coalitieakkoord van de provincie is de wens voor een studie naar de problematiek opgenomen. Door de politiek-bestuurlijke complexiteit op (boven)regionaal niveau blijft dit project de komende jaren in de onderzoeksfase en is daarom een project voor de lange termijn.
- De provincie Noord-Holland is in 2017 gekomen tot een voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg. In 2018 gaat de inspraaktermijn van start. De planning van de besluitvorming voor de realisatiefase van de **Duinpolderweg**—in het kader van een toekomstbestendige structuurverbetering van het wegennetwerk in de grensstreek van Noord- en Zuid-Holland—schuift daarmee op. De meerwaarde van de Duinpolderweg voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland is afhankelijk van het tracé dat wordt gekozen. Afhankelijk hiervan houdt de regio de mogelijkheid open om financieel bij te dragen.
- In 2017 werd door de gemeente Haarlem gestart met een verkenning naar de **goederenoverslag** van vrachtwagens op elektrisch vervoer, voor de ‘last mile’ de binnenstad in. In dit project staat logistiek en duurzaamheid centraal. Er is echter nog geen helderheid over de uitkomst van deze verkenning en dus ook niet over het opstarten van een regionaal project naar aanleiding van de resultaten. Op dit moment is er geen aanleiding om dit regionaal op te pakken.

1.2.4 Overzicht 2016-2013

2016

In 2016 is een studie gedaan naar de kruispunten Schipholweg (N205)-Amerikaweg. DVM fase 1 is in 2016 nagenoeg afgerond en op het hele eerste tracé geoperationaliseerd. Er is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarin is vastgesteld dat het onderhoud van het Dynamisch Verkeersmanagement voor een periode van 10 jaar gedekt wordt uit het mobiliteitsfonds. De regio heeft het afgelopen jaar flink ingezet op het uitbreiden van het nachtnet van Amsterdam Centraal naar Haarlem. Na jarenlang lobbyen ging deze wens in vervulling en sinds 17 december 2016 is het nachtnet operationeel.

2015

De resultaten van de haalbaarheidsstudie Mariatunnel zijn begin 2015 afgerond en aan de raden aangeboden. Er is verder hard gewerkt om het DVM te implementeren om de oost-west doorstroming op de wegen in de regio met 10% te verbeteren. Ook is het onderzoek naar het regionaal fietsnetwerk in Zuid-Kennemerland afgerond. Hieruit zijn concrete knelpunten en ontbrekende schakels naar voren gekomen. Alle verbetervoorstellen zijn in een uitvoeringsprogramma opgenomen. Tot slot is in de stuurgroep een nieuw format voor het indienen van projectvoorstellen goedgekeurd, in lijn met het provinciale BDU aanvraagformulier. Het doel is om de afweging en onderbouwing van projectvoorstellen meer eenduidig en transparant te maken.

2014

Door de gemeenteraadsverkiezingen zijn er nieuwe colleges aangetreden en is de personele samenstelling van de stuurgroep gewijzigd. Op 4 februari 2014 is de verkeersstudie Oostelijke Ringweg Haarlem door het college van B&W van Haarlem vastgesteld en aan de provincie Noord-Holland aangeboden. Uit de bijdrage van de Kamer van Koophandel is € 41.720 besteed aan de haalbaarheidsstudie Mariatunnel in 2014. Verder is in 2014 gestart met de voorbereiding van een regionaal fietsnetwerk met bijbehorend uitvoeringsprogramma.

2013

De gemeenschappelijke regeling inclusief het regionaal mobiliteitsfonds is vastgesteld in december 2013. Tot en met december 2013 was de Kamer van Koophandel lid van de stuurgroep. Door een wetwijziging is dat niet meer mogelijk na 1 januari 2014. Sindsdien adviseert VNO-NCW namens het bedrijfsleven de stuurgroep. De Kamer van Koophandel heeft € 90.000 bijgedragen voor nadere onderbouwing en uitwerking van projecten uit de visie. Dit bedrag staat los van het regionale mobiliteitsfondsen is alleen bestemd voor studies. In 2013 is daarvan € 39.700 besteed aan de verkeersstudie Oostelijke Randweg Haarlem.

1.3 Paragrafen

- Weerstandsvermogen en risicobeheersing
De GR is gericht op de uitvoering van specifieke activiteiten en houdt in beginsel geen weerstandsvermogen aan. Het totale vermogen is beschikbaar voor de doelstelling. Er spelen geen bijzondere risico's die een financiële impact kunnen hebben.
- Financiering
De GR financiert alle uitgaven door middel van de bijdragen van de deelnemers. Er is geen eigen bankrekening voor de GR; tijdelijk overtollige middelen worden gestald bij de gemeente Haarlem.
- Bedrijfsvoering
De bedrijfsvoering van de GR is in 2017 verzorgd door gemeente Haarlem. Deze gemeente verzorgt de algemene secretariële ondersteuning. Afspraken over de werkwijze, inclusief de bedrijfsvoering zijn vastgelegd in gemeenschappelijke regeling. Deze is bijgevoegd in bijlage 1 bij deze jaarstukken.
- Verbonden partijen
Naast de deelnemende gemeenten zijn er geen organisaties aan te merken als verbonden partij. Wel zijn er nog twee adviseurs voor de GR werkzaam.

De overige via het BBV verplicht gestelde paragrafen zijn niet van toepassing voor deze GR.

- lokale heffingen;
- onderhoud kapitaalgoederen;
- grondbeleid.

1.2 Paragrafen

- Weerstandsvermogen en risicobeheersing
De GR is gericht op de uitvoering van specifieke activiteiten en houdt in beginsel geen weerstandsvermogen aan. Het totale vermogen is beschikbaar voor de doelstelling. Er spelen geen bijzondere risico's die een financiële impact kunnen hebben.
- Financiering
De GR financiert alle uitgaven door middel van de bijdragen van de deelnemers. Er is geen eigen bankrekening voor de GR; tijdelijk overtollige middelen worden gestald bij de gemeente Haarlem.
- Bedrijfsvoering
De bedrijfsvoering van de GR is in 2017 verzorgd door gemeente Haarlem. Deze gemeente verzorgt de algemene secretariële ondersteuning. Afspraken over de werkwijze, inclusief de bedrijfsvoering zijn vastgelegd in gemeenschappelijke regeling. Deze is bijgevoegd in bijlage 1 bij deze jaarstukken.
- Verbonden partijen
Naast de deelnemende gemeenten zijn er geen organisaties aan te merken als verbonden partij. Wel zijn er nog twee adviseurs voor de GR werkzaam.

De overige via het BBV verplicht gestelde paragrafen zijn niet van toepassing voor deze GR.

- lokale heffingen;
- onderhoud kapitaalgoederen;
- grondbeleid.

Deel 2

Jaarrekening

2.1 Balans

(bedragen x € 1.000, -)

ACTIVA	31-12-2017	31-12-2016
Vlottende activa		
Liquide middelen		
Gemeente Haarlem banksaldo	3.646	2.700
	3.646	2.700
Overlopende activa		
Overige nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen	367	732
	367	732
Totaal vlottende activa	4.013	3.431
Totaal ACTIVA	4.013	3.431

(bedragen x € 1.000, -)

PASSIVA	31-12-2017	31-12-2016
Vaste passiva		
Eigen vermogen		
Algemene reserves	3.434	2.542
Saldo baten en lasten	530	889
	3.964	3.431
Overlopende passiva		
Nog te betalen bedragen	49	
Totaal vaste passiva	4.013	3.431
Totaal PASSIVA	4.013	3.431

Toelichting:

In de balans is de naam en rubricering van 'Uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan 1 jaar' gewijzigd in 'Liquide middelen'. Dit omdat het betreffende bedrag onderdeel is van bij de gemeente Haarlem op een bank staande gelden.

2.2 Overzicht van baten en lasten

(bedragen x € 1.000)

Programma	Rekening 2016	2017		Rekening
		Primaire begroting	Begroting na wijz.	
Lasten (exclusief mutaties reserves)				
01	Mobiliteitsfonds			
	Projecten:			
	- Ringstructuur (kruispunt Schipholweg)	17		
	- DVM (dynamisch verkeersmanagement)	31		31
	- Opwaardering R-net lijnen (invest. agenda)	39		
	- Fiets		350	200
	- Openbaar vervoer		100	
	- Verkeersmanagement		81	
	- Infrastructuur		300	160
	- Overig		91	55
	Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien			
	Totaal lasten	87	922	446
Baten (exclusief mutaties reserves)				
01	Mobiliteitsfonds	976	976	976
02	Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien		-	-
	Totaal baten	976	976	976
Saldo (exclusief mutaties reserves)				
01	Mobiliteitsfonds	889	54	530
02	Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien		-	-
	Totaal saldo voor bestemming	889	54	530
	Toevoeging aan reserves	-	-	-
	Onttrekking aan reserves	-	-	-
	Saldo inclusief mutaties reserves	-	-	-

2.3 Toelichting op de jaarrekening

2.3.1 Inleiding

De jaarrekening van de GR BZKL is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft.

2.3.2 Grondslagen voor de waardering

Algemeen

De waardering van de activa en de passiva vindt plaats op basis van de historische kosten. Tenzij hierna bij het desbetreffende balansonderdeel anders is vermeld, zijn de activa en de passiva gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Vorderingen

Vorderingen zijn, onder aftrek van eventuele voorzieningen voor oninbaarheid, tegen de nominale waarde gewaardeerd.

2.3.3 Grondslagen voor de resultaatbepaling

Algemeen

De bepaling van het resultaat vindt plaats op basis van de historische kosten. De lasten en baten zijn toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Alle lasten en baten die betrekking hebben op het boekjaar en ten tijde van het opstellen van de jaarrekening bekend zijn, zijn in het boekjaar verwerkt.

Lasten en verliezen

Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar zijn in acht genomen, indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Baten en winsten

Baten en winsten zijn slechts genomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd.

2.3.4 Toelichting op de balans

Voor alle toelichtingen geldt dat de genoemde bedragen in duizenden euro's zijn opgenomen.

Liquide middelen	<i>(bedragen x € 1.000)</i>	
Liquide middelen	Stand 31-12-2017	Stand 31-12-2016
Gemeente Haarlem	3.646	2.700

De Gemeenschappelijk regeling Bereikbaarheid Zuid Kennemerland (GR BZKL) heeft geen eigen bankrekeningen. De gelden van de organisatie zijn kortlopend in beheer gegeven bij de gemeente Haarlem.

Overlopende activa		<i>(bedragen x € 1.000)</i>	
Nog te ontvangen bedragen	Stand 31-12-2017	Stand 31-12-2016	
Uitgestelde bijdrage gemeente Haarlem	340	680	
Uitgestelde bijdrage gemeente Zandvoort	27	52	
Totaal	367	732	

De gemeente Haarlem heeft de bijdragen aan de GR BZKL uitgesteld. In 2018 wordt dit bedrag alsnog voldaan.

Eigen vermogen

Het verloop en de boekwaarde van het eigen vermogen in 2017 is als volgt te specificeren:

Eigen vermogen	<i>(bedragen x € 1.000)</i>		
Eigen vermogen	Algemene reserve	Resultaat voor bestemming	Eigen vermogen totaal
Saldo per 1 januari 2017	2.542	889	3.431
Bestemming resultaat jaarrekening 2017	889	-530	-
Toevoegingen	-		-
Onttrekkingen	-		-
Nog te bestemmen resultaat jaarrekening 2017		530	530
Saldo per 31 december 2017	3.431	530	3.961

2.3.5 Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Per 31 december 2017 zijn er geen 'niet uit de balans blijvende verplichtingen' aanwezig.

2.3.6 Toelichting op de programmarekening

Mobiliteitsfonds

Onder het programma Mobiliteitsfonds worden de directe inkomsten en uitgaven van de gemeenschappelijke regeling verantwoord. Voor het verslagjaar is een deelnemersbijdrage van in totaal € 1.341.250 overeengekomen. Hiervan is € 365.250 in het verslagjaar verrekend. Het restantverschil wordt in het jaar 2018 voldaan.

		(bedragen x € 1.000)	
Deelnemersbijdragen gemeenten		2017	2016
Bloemendaal		100	100
Haarlem		1.020	680
(waarvan te verrekenen in 2018)		-340	-680
Heemstede		119	119
Zandvoort		102	102
(waarvan te verrekenen in 2018)		-27	-52
Totaal		1.341	1.001

Projecten 2017

Programma	Project 2017	Begroot	Uitgegeven	Restbedrag	Opmerking
Fiets	Schakel 2 + 3: fietspad Claus Sluterweg	-	-		
	Schakel 4: Schotersingel - Kruisweg	-	-		
	Schakel 5: Nieuweweg-Boerhaavelaan	€ 50.000	-	€ 50.000	Restbedrag gealloceerd voor afronding in 2018
	Schakel 1 + 6: Hoofddorp-Heemstede	€ 100.000	-	€ 100.000	Restbedrag gealloceerd voor afronding in 2018
	Fietsparkeren station Heemstede-Aerdenhout	€ 200.000	€ 200.000	0	
	Opbouw regionaal fietsnetwerk 1e fase	-	-		
Goederenoverslag		-	-		
Verkeers-management	Beheer DVM	€ 31.000	€ 31.000	0	
	Studie bewegwijzering Zuid-Kennemerland	€ 50.000	-	€ 50.000	Restbedrag gealloceerd voor afronding in 2018
Openbaar vervoer	Doorstromingsmaatregelen	€ 100.000	-	€ 100.000	Restbedrag gealloceerd voor afronding in 2018
	bus - Hoogwaardig R-net				
Infrastructuur	Ring Haarlem	-	-		
	Schipholweg-Amerikaweg	€ 150.000	€ 150.000	0	
	MIRT onderzoek NowA en HOV corridor	€ 100.000	-	€ 100.000	Restbedrag gealloceerd voor afronding in 2018
	Zeeweg-Randweg	€ 50.000	€ 10.277	€ 39.723	Restbedrag gealloceerd voor afronding in 2018
	Zuidelijke ring Haarlem en Duinpolderweg	-	-		
Overig	Vorbereidingsfonds	€ 25.000	€ 25.000	0	
	Programmamanager	€ 66.000	18.526	€ 47.474	
	Lobbymanager/adviseur public affairs	€ 34.000	11.650	€ 22.350	
Totaal		956.000	446.453	509.547	

Algemene dekkingsmiddelen

Onder dit programma worden de algemene inkomsten en uitgaven verantwoord. In 2017 is er geen sprake van inkomsten.

In 2017 is de depositorente bij BNG negatief. Ook bij schatkistbankieren wordt geen rente vergoed. Om die reden is over het bij gemeente Haarlem gestalde saldo in 2017 geen rente bijgeschreven.

Wet Normering Topinkomens (WNT)

Er zijn geen bezoldigde functionarissen werkzaam in de organisatie in 2017. De WNT bepalingen zijn daarom niet van toepassing.

2.4 Incidentele baten en lasten

Alle baten en lasten van het fonds zijn als incidenteel te kenmerken.

2.5 Controleverklaring

Vanwege de bescheiden omvang van de activiteiten en geldstromen is in 2017 nog geen accountant ingeschakeld. Een controleverklaring vormt daarom (nog) geen onderdeel van deze jaarrekening.

De gemeente Haarlem voert het financiële beheer van het mobiliteitsfonds, dat onderdeel vormt van de financiële administratie van Haarlem, die uiteraard wel aan zowel interne als externe accountantscontrole onderworpen is.

Deel 3 Bijlagen

Gemeenschappelijke regeling

