

Memo

Datum : 3 maart 2025
Aan : Raadsleden en fractievolgers
Kopie aan : Griffie
Van : Wethouder Nermina Kundic
Betreft : Toezeggingen Financiën Duurzaam mobiliteitsplan

Inleiding

Tijdens de behandeling van het duurzaam mobiliteitsplan (DMP) heb ik twee toezeggingen gedaan:

1. Toezegging '1637: Wethouder Kundic zegt toe om een analyse met de raad te delen over mogelijke financiële risico's van het mobiliteitsplan.'
2. Toezegging '1677: Wethouder Kundic zegt toe om de technische vraag van de SP, over de financiële onderbouwing van het duurzaam mobiliteitsplan met daarbij specifiek aandacht voor de dekking van extra kapitaallasten, schriftelijk te beantwoorden binnen 2 weken.

Met dit memo beschouw ik beide toezeggingen als afgedaan.

Toezegging '1637: Wethouder Kundic zegt toe om een analyse met de raad te delen over mogelijke financiële risico's van het mobiliteitsplan.'

Bij het opstellen van het duurzaam mobiliteitsplan is de afweging gemaakt of er een aparte risico analyse moest plaatsvinden. Dat was niet noodzakelijk. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Voor grote, risicovolle projecten vindt een onafhankelijke, los van de projectorganisatie staande, risicoanalyse plaats. Dit conform de Financiële verordening van de gemeente Arnhem (artikel 11);
- Het DMP bestaat uit een brede set maatregelen met verschillende dekkingsbronnen. Hierdoor is er flexibiliteit om, bij financiële tegenvallers, te schuiven met projecten, uitgaven en dekkingsbronnen.
Investerings die in een bepaald jaar worden gedaan en worden gedekt met kapitaallasten vanuit de bestemmingsreserve bereikbaarheid doen een financieel beslag op de toekomstige bestemmingsreserve. Indien de benodigde dekking vanuit de bestemmingsreserve bereikbaarheid echter groter dreigt te worden dan dat beschikbaar is (doordat bijvoorbeeld parkeerinkomsten tegenvallen) kan een project dat in een later stadium is gepland altijd nog worden uitgesteld of versoberd om de tegenvaller te compenseren. Juist het feit dat er dus veel projecten worden gedaan leidt tot financiële flexibiliteit en beperkt de risico's.
- De totale investeringen in het duurzaam mobiliteitsplan zijn weliswaar begroot op ruim 550 miljoen euro. Er is echter alleen dekking gezocht voor de maatregelen die we de komende 5 jaar gaan realiseren. Daarbij gaat het om een investering van ongeveer 121 miljoen. Voor een aanzienlijk deel van dat bedrag (ruim 50 miljoen) is al financiële dekking, doordat uw raad hier al over heeft besloten (financiering vanuit de spoorzone Arnhem Oost en het verkeerskrediet, maar

ook specifiek toegezegde middelen voor specifieke projecten en verkeersveiligheid). Ook zijn er al subsidies vanuit het rijk en de provincie zijn toegezegd.

- Ook alle exploitatielasten worden gedekt uit bestaande budgetten, die zijn opgenomen in de begroting voor bereikbaarheid (€ 700.000 p/j structureel) basis duurzame bereikbaarheid incl. transferia (€ 200.000 p/j structureel) en fietsparkeren (€ 500.000 p/j structureel).
- De voorgestelde dekking van kapitaallasten vanuit de bestemmingsreserve bereikbaarheid bestaat alleen uit de structurele (jaarlijkse) toename van de reserve zoals die is voorzien met het huidige beleid. Extra inkomsten door uitbreiding van het gereguleerd parkeren gebied zijn dus niet meegenomen. Deze uitbreiding zal wel tot extra inkomsten leiden, wat tot een financiële buffer in de bestemmingsreserve zal leiden. Ook wanneer het beleid tot gevolg heeft dat er in Arnhem minder wordt geparkeerd in de huidige gebieden waar nu al betaald parkeren is, zal de uitbreiding van het betaald parkeren gebied dit (grotendeels) compenseren.
- Tot slot is ervoor gekozen om te werken met een jaarlijkse uitvoeringsagenda en het vijfjaarlijks vaststellen van het DMP door de Raad. Hierdoor kan de Raad gedurende het verloop van het DMP(financieel) bijsturen.

Toezegging ‘1677: Wethouder Kundic zegt toe om de technische vraag van de SP, over de financiële onderbouwing van het duurzaam mobiliteitsplan met daarbij specifiek aandacht voor de dekking van extra kapitaallasten, schriftelijk te beantwoorden binnen 2 weken.

Achtergrond bij deze vraag was dat werd verondersteld dat het duurzaam mobiliteitsplan wordt gefinancierd door een toename van de parkeerinkomsten. Dit doordat uitbreiding van het gereguleerd parkeren (betaald parkeren in combinatie met vergunningen voor bewoners) gebied onderdeel van het duurzaam mobiliteitsplan is. Uitbreiding van dat gebied is inderdaad onderdeel van het duurzaam mobiliteitsplan. De inkomsten die daaruit voortvloeien zijn echter niet als baten opgenomen in de begroting. Dat blijkt uit de volgende financiële onderbouwing.

De dekking van het DMP bestaat gedeeltelijk uit bestaand mobiliteitsbudget (verkeerskrediet). Voor het overige deel is dekking gezocht vanuit de bestemmingsreserve bereikbaarheid. Hiervoor is gekeken naar de structurele ruimte die hierin nog beschikbaar was op basis van bestaand beleid. De structurele ruimte is berekend door de reeds begrote lasten en reserveringen in mindering te brengen op de begrote opbrengsten. Dit volgens de begroting 2024.

Figuur 1 laat de ontwikkeling van de bestemmingsreserve bereikbaarheid zien vanaf 2024 tot en met 2031 (stand vóór DMP). Uit het overzicht blijkt dat de bestemmingsreserve door de jaren toeneemt, doordat met de huidige beleidsuitgangspunten de baten structureel hoger zijn dan de kosten. Dit biedt dus ruimte voor dekking van mobiliteitsmaatregelen vanuit de bestemmingsreserve bereikbaarheid. De post ‘reserveringen’ in het overzicht zijn daarbij reserveringen voor financiële afspraken die in het verleden al zijn gemaakt. Het gaat hierbij om bijdragen aan de Spoorzone Arnhem Oost (€500.000 vanaf 2027) en een incidentele reservering voor de fietstunnel Nijmeegseweg (2027 – 2029).

Ontwikkeling Bestemmingsreserve Bereikbaarheid

(bedragen * € 1.000)

Ontwikkeling Bestemmingsreserve Bereikbaarheid	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand 1-1	3.835	5.735	7.651	9.429	10.116	10.688	11.267	12.807
Baten parkeerexploitatie	19.134	19.041	18.949	18.858	18.769	18.769	18.769	18.769
Kosten parkeerexploitatie	-7.582	-7.539	-7.644	-7.732	-7.733	-7.733	-7.733	-7.733
Kapitaallasten reeds gedane investeringen	-2.865	-2.877	-2.843	-2.787	-2.719	-2.642	-2.652	-2.601
Overige besloten onttrekkingen	-6.788	-6.709	-6.684	-6.652	-6.745	-6.813	-6.343	-6.345
Reserveringen				-1.000	-1.000	-1.000	-500	-500
Saldo toevoegingen en onttrekkingen	1.899	1.917	1.778	687	572	580	1.540	1.589
Stand 31-12	5.735	7.651	9.429	10.116	10.688	11.267	12.807	14.397

Figuur 1 Ontwikkeling bestemmingsreserve bereikbaarheid

Figuur 2 toont de dekking voor het duurzaam mobiliteitsplan vanuit de beschikbare ruimte in de bestemmingsreserve bereikbaarheid. Onder de kop dekkingsbronnen staan de dekkingsbronnen die er (naast het verkeerskrediet) zijn om de extra lasten vanuit het DMP te dekken. Dat is onder andere de ruimte in de bestemmingsreserve bereikbaarheid uit tabel 1 (zie geel gearceerde regel in zowel figuur 1 als figuur 2) en het bestedingsplan mobiliteit. Dat is dus de ruimte die er is bij ongewijzigd beleid. De regel 'nog niet gedekte kapitaallasten investeringen projecten (<5 jaar)' laat zien welk beslag het duurzaam mobiliteitsplan op de bestemmingsreserve doet. Uit de regel 'saldo dekkingsbronnen minus kapitaallasten' blijkt dat de huidige dekkingsbronnen (met daarbij dus ook ruimte in de bestemmingsreserve bereikbaarheid, uitgaande van het huidige beleid) voldoende ruimte hebben om de lasten van het DMP te dragen. Kortom: in de dekking van het DMP is geen rekening gehouden met eventuele meeropbrengsten vanuit te nemen maatregelen in het DMP.

Dekking Duurzaam mobiliteitsplan (momentopname Q1 2024)

(bedragen * € 1.000)

Dekkingsbronnen	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ruimte BR (saldo toevoegingen en onttrekkingen)	1.899	1.917	1.778	687	572	580	1.540	1.589
Bestedingsplan mobiliteit	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Totaal	3.299	3.317	3.178	2.087	1.972	1.980	2.940	2.989
Exploitatielasten + kapitaallasten (< 5 jaar)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Nog niet gedekte kapitaallasten investeringen projecten (< 5 jaar)	-	-	254	504	746	1.109	1.714	1.695
Exploitatielasten	-	960	960	935	935	935	915	915
Totaal	-	960	1.214	1.439	1.681	2.044	2.629	2.610
Saldo dekkingsbronnen minus kapitaallasten	3.299	2.357	1.965	647	290	-64	311	379
Enmalige onttrekking vanuit beginsaldo BR Bereikbaarheid							-64	

Figuur 2 Ontwikkeling bestemmingsreserve bereikbaarheid