

Evaluatie iZooF

PILOT IZOOF CAR SHARING

Haarlem deelt elektrische auto's (bewonerscollectief)
SPAARNELANDEN | MINCKELERSWEG 40 , HAARLEM, 08 DECEMBER 2019

Inhoud

1.	Inleiding	2
1.1	Achtergrond	2
1.2	Doelstellingen	2
1.3	Pilot iZoof Car Sharing	3
2.	Onderzoeksvragen en -opzet	4
3.	Resultaten	5
3.1	Resultaten	5
3.2	Beoordeling resultaten t.o.v. doelstellingen	6
4.	Werkzame principes	7
4.1	Principes	7
4.2	Beoordeling principes	9
4.3	Van pilot naar activiteit	9
5.	Rolopvatting	10
5.1	Rollen	10
5.2	'Marktfalen' en iZoof	11
5.3	'Systeem en Transformatie'-falen en iZoof	11
5.4	Beoordeling rol	12
6.	Conclusie	13
	Bijlage 1: Wat is de rol van overheid bij innovatie	15

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

iZoof Car Sharing (Haarlem deelt elektrische auto's) is een resultaat van samenwerking tussen Spaarnelanden en bewoners uit Haarlem. Het is ontstaan uit een bewonersinitiatief; een groep bewoners wil in 2016 hun buurt op het gebied van mobiliteit verduurzamen. Na gesprekken met de gemeente Haarlem en het verkennen van de markt, is de conclusie dat de markt wel een elektrische deelauto kan leveren in de eigen wijk, maar niet kan investeren in gedragsverandering, lange trajecten voor laadpalen infrastructuur en dialoog over de leefomgeving. Eind 2017 komen de initiatiefnemers in contact met Spaarnelanden. Spaarnelanden onderhoudt en beheert de openbare ruimte en heeft als missie om motor te zijn, nu en voor de toekomst, van een duurzame en plezierige leefomgeving voor burgers en bedrijven. Het bewonersinitiatief voor elektrische deelauto's en Spaarnelanden vinden elkaar in deze missie en gedeelde waardes.

Het initiatief past bij de innovatieve mobiliteitsconcepten die Spaarnelanden op dat moment ontwikkelt. Gemeente Haarlem heeft Spaarnelanden gevraagd om met voorstellen te komen om het ziekteverzuim¹ binnen de organisatie en achterliggende problematiek terug te dringen, anders dan via gebaande wegen als sociaal medische begeleiding. Daarop heeft Spaarnelanden iZoof Public Drive opgericht, een Social Enterprise. Het onderdeel iZoof Electric Taxi verricht elektrisch personenvervoer en wil de taximarkt stimuleren om elektrisch te rijden. Zij doet dat onder andere met chauffeurs en mensen vanuit Spaarnelanden die op deze manier een nieuwe betekenis krijgen.

De gemeente Haarlem heeft daarnaast Spaarnelanden gevraagd te innoveren en hierbij prioriteit te geven aan innovaties die uitgaan van bestaande techniek en een verband hebben met de openbare ruimte en leefbaarheid. Er wordt hierop voorrang aan het ontwikkelen van duurzame mobiliteit gegeven, vanwege de verwevenheid tussen de openbare ruimte en mobiliteit plus de relatie die er ligt met luchtkwaliteit. Hierin past ook de instemming van de gemeente Haarlem om te onderzoeken in hoeverre zij (Spaarnelanden) faciliterend kan zijn bij projecten met deelauto's in de stad. De gemeente is in haar publieke taken verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte en voert de regie over de laadinfrastructuur.

Spaarnelanden heeft hierop het eerder genoemde (burger)initiatief omarmd en besloten om het te faciliteren door onder andere markt, bewoners en overheid met elkaar te verbinden. Vanwege de sterke correlaties tussen autobezit en leefbaarheid van de omgeving, werd het gezamenlijke doel om het aantal auto's in Haarlem te verminderen, en daarmee de stad toegankelijker, groener, gezonder en socialer te maken.

1.2 Doelstellingen

Doelstellingen Gemeente

In het coalitieakkoord "Duurzaam Doen" wordt de ambitie uitgesproken om vaart te zetten achter de ontwikkelingen om de stad toekomstbestendig te maken, op het gebied van duurzaamheid, energie en mobiliteit, om nog grotere klimaatveranderingen op te kunnen vangen om erger te voorkomen en vaart te zetten achter de verdere verbeteringen in het sociaal domein. En dit op een innovatieve wijze en vooral samen met de stad te doen. Kennis uit de stad benutten. Initiatieven uit de stad ruimte geven.

¹ Spaarnelanden heeft een personeelsbestand waarvan bijna 25% in de leeftijd van 56 tot 65 jaar. Deze categorie kent een hoog ziekteverzuim of heeft als kenmerk dat mensen geen fysiek zwaar uitvoerend werk meer kunnen verrichten.

Doelstellingen Spaarnelanden

Spaarnelanden heeft de ambitie uit te groeien tot een wezenlijke sociaal-maatschappelijke onderneming. Met de missie: motor van duurzame en plezierige leefomgeving voor inwoners en bedrijven, nu en voor in de toekomst.

Doelstelling bewonerscollectief Haarlem deelt elektrische auto's

De bewoners hebben de ambitie zich in te zetten voor een ruime, sociale en gezonde stad. Bewoners stimuleren elkaar om hun eigen (fossiele) auto weg te doen door een elektrische auto te gaan delen. Zij nodigen elkaar uit om zelf met duurzame deelmobiliteit sturing te geven aan hun leefomgeving en bewustwording te bereiken bij buurtbewoners.

1.3 Pilot iZoof Car Sharing

iZoof Car Sharing is een burgerinitiatief dat samen met Spaarnelanden elektrische deelauto's voor bewoners wil realiseren. Doel van de pilot is het bewerkstellingen van gedragsverandering en het toetsen van de levensvatbaarheid van elektrisch autodelen-in-warme kring met als effecten het terugdringen van autobezit, een schonere, prettigere leefomgeving met meer sociale cohesie, en het kunnen teruggeven aan de stad van vrijgemaakte parkeer ruimte voor alternatieve herbestemming in samenspraak met buurtbewoners.

De pilot is sinds juni 2018 actief in twee woonwijken: Planetenwijk en Ramplaankwartier. Deelnemers komen uit betreffende en aangelegen buurten. De bewoners en Spaarnelanden hebben de pilot uitgevoerd in nauwe samenwerking met diverse marktpartijen waaronder autoleveranciers, verzekeringsmaatschappij en leveranciers van software elektrisch autodelen.

Waarom autodelen?

Autodelen heeft veel voordelen boven het huidige systeem van eigen autobezit:

- Ten eerste kan autodelen een belangrijk onderdeel worden van **een duurzaam mobiliteitssysteem**. Met minder auto's zijn minder parkeerplekken nodig. Ook de autoproductie kan dalen wat tot minder energie- en materiaalgebruik in deze sector leidt. Tenslotte kan autodelen het gebruik van elektrische auto's vergemakkelijken.
- De Nederlandse ambities m.b.t. elektrisch rijden (2030: circa 2 miljoen elektrische voertuigen) staan op gespannen voet met de schaarste aan kritieke metalen. Door auto's te delen zijn minder grondstoffen nodig en wordt de doelstelling mogelijk haalbaar. Bron: *Universiteit Leiden*
- Autodelen heeft verder als voordeel dat mensen **flexibeler** worden in hun dagelijkse mobiliteit. Bij een grootschalig gebruik van autodelen, zullen mensen na genoeg op elke plek en op elk tijdstip kunnen beschikken over een auto naar keuze. Mensen maken daarbij een kritische afweging wanneer de auto te gebruiken waardoor het gebruik daalt.
- Een derde voordeel van autodelen is dat incidenteel auto gebruik **betaalbaar** wordt voor de laagste inkomens (bijv. studenten, ouderen) en als aanvulling voor mensen die anderszins van het openbaar vervoer gebruik maken (bijv. forensen, toeristen).

2. Onderzoeksvragen en -opzet

Gemeentelijke beleidsevaluaties zijn veelal effectevaluaties, onderzocht wordt “werkt de beleidsmaatregel” (effectiviteit/doeltreffendheid) en “tegen zo laag mogelijke kosten” (efficiëntie/doelmatigheid). Bij evaluaties naar innovaties spelen echter meerdere factoren een belangrijke rol. Het volstaat niet om enkel naar het resultaat van de pilot (output, outcome en impact) te kijken. Omdat het om een innovatief project gaat, is het van belang ook naar de werkzame principes binnen de pilot te kijken en de rol van de betrokkenen in het project.

Bij de start van de iZoof Pilot in 2018 zijn onderzoeksvragen gesteld. In februari 2019 zijn op deze onderzoeksvragen tussentijdse conclusies getrokken en aan de hand van deze conclusies is besloten de pilot te verlengen met een aantal aanvullende onderzoeksvragen.

De evaluatie geeft inzicht in hoeverre de pilot aansluit bij de doelen van gemeente Haarlem, inzicht in de werkzame principes binnen de pilot en de rol van Spaarnelanden in het project. Vanuit de invalshoek van de gemeente kan er aan de hand van de evaluatie in combinatie met de business case die de eindresultaten van de pilot weergeeft de eventuele opschaling worden beoordeeld.

Onderzoeksvragen

De onderzoeksvraag van deze evaluatie is als volgt:

- Draagt de pilot bij aan de doelen gesteld door de gemeente en door de gemeente aan Spaarnelanden?

De deelvragen zijn als volgt:

- Welke concrete resultaten (output) zijn gerealiseerd en welke verwachte en onverwachte effecten (outcome)?
- Wat zijn de werkzame principes binnen de pilot? Welke factoren hebben bijgedragen aan welk resultaat en effect?
- Zijn er wijzigingen in de pilot opzet nodig?
- Hoe verhoudt het initiatief zich tot de rol van de gemeente, Spaarnelanden, bewoners en gestelde doelstellingen?

Opzet van het onderzoek

Het onderzoek bestaat uit de volgende drie onderdelen:

- Resultaten (deelvraag 1)
- Werkzame principes (deelvraag 2, 3)
- Rolopvatting (deelvraag 4)

3. Resultaten

Deelvraag: Welke concrete resultaten (output) zijn gerealiseerd en welke verwachte en onverwachte effecten (outcome)?

3.1 Resultaten

Het initiatief is gestart vanuit 3 bewoners (vrijwilligers). In 2019 is het aantal deelnemers gegroeid naar circa 130 deelnemers en 30 actieve leden (vrijwilligers). Tijdens de pilot zijn 41 auto's geconverteerd naar 7 elektrische deelauto's en daarmee is er een emissiebesparing gerealiseerd van 20.168.460 (CO₂ gram).

Resultaat	#	Toelichting
Aantal deelnemers	130 deelnemers	Waarvan de doelgroep divers (niet enkel "innovators of "early adopters" zijn bereikt).
Aantal fossiele auto's weg uit straatbeeld	41 auto's (conversie circa 30%) ²	Waarvan de helft de eerste auto. 13 van de 41 auto's is niet aangeschaft juist door de komst van de elektrische deelauto's. Als elke deelauto direct voorzien is van een eigen laadpunt én de bewoners zekerheid hebben dat dit initiatief blijft bestaan is de verwachting dat meer bewoners de auto weg doen en de conversie dan stijgt naar 40%. Andere autodeelsystemen hebben hierover geen beschikbare meetgegevens.
Deelnemersbijdrage	4 bouwstenen bijdragestructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Draagvlak voor vaste bijdrage - Behoefte aan gedifferentieerd model - Gebruikers ervaren drempel met denken in uren - Garantie op deelmobiliteit is belangrijker dan prijs
Klanttevredenheid bewoners	gemiddeld 8	Op basis enquêtes in 2019.
Vermindering autogebruik van korte ritten (tot 5 km)	25%	In 2019.
Besparing CO ₂ in gram	20.168.460	Pilot van juni 2018 t/m december 2019 (extrapolatie december 2019).
Besparing fijnstof (PM10) in gram	4.654	Pilot van juni 2018 t/m december 2019 (extrapolatie december 2019).
Besparing stikstofoxiden (NOx) in gram	15.514	Pilot van juni 2018 t/m december 2019 (extrapolatie december 2019).
Vrijgekomen ruimte op straat	510 m ²	Netto zijn er 34 auto's uit het straatbeeld verdwenen.
Gebruik (bezettingsgraad)	40%	De gemeten bezettingsgraad fluctueert afhankelijk van de omstandigheden tussen 25 % - 40%. De markt rekent met 25%. De bezettingsgraad van 40% wordt gerealiseerd, bij normalisatie naar voldoende laadinfrastructuur, functionerende app en type auto's.
Inzet vrijwilligers	circa 1.500 uren	
Inzet om de autodeeldienst en de missie mede te ontwikkelen in werkgroepen	40%	Enquête onder autodelers (respons 30%)
Inzet om ad-hoc de autodeeldienst en de missie mede te ontwikkelen in meet-up's	60%	Enquête onder autodelers (respons 30%)

² Per 6 december 2019

Er is een betaalbare, kostendekkende, op de wijk gericht elektrisch autodeelsysteem tot stand gebracht.

Er is een MVP (minimum viable product) ontwikkeld op basis van prototyping gedurende de pilot. Het MVP bestaat uit de volgende onderdelen:

- Autodeelsoftware, auto's, verzekering, laadinfrastructuur
- Socialisatie van gedrag (rijgedrag, sociale interactie)
- Inzet vrijwilligers
- Co-creatie, community, beweging.

Er is visie ontwikkeld hoe het initiatief kan uitgroeien om de stad leefbaarder te maken en kan bijgedragen aan de klimaatdoelen.

Dit omvat:

- Visie op co-creatie tussen overheid, bewoners en markt
- Wat op korte en lange termijn nodig is voor optimale impact.

Er is een beweging gestart die wil bijdragen aan een gezonde, ruime, sociale stad en open staat voor vormen van nieuwe democratie

Deze beweging is gestart vanuit 3 bewoners (vrijwilligers), en is in 2019 gegroeid naar circa 130 deelnemers en 30 actieve leden (vrijwilligers). Er is een hoge bereidheid om de autodeeldienst en de maatschappelijke missie mede te ontwikkelen. Er is een hoge inzet van vrijwillige uren (circa 1.500 uur) voor operationele werkzaamheden, de ontwikkeling van het aanbod, het bijdragemodel, het toekomstmodel en het testen van autodeelsoftware. De klanttevredenheid van bewoners over het concept van warme kring, co-creatie, korte lijnen en gebruikerservaring is gemiddeld een 8. Deze hoge klanttevredenheid is bijzonder omdat niet aan alle randvoorwaarden kon worden voldaan (onder ander ontoereikende laadinfrastructuur).

3.2 Beoordeling resultaten t.o.v. doelstellingen

Uit de pilot blijken positieve effecten t.a.v. het terugdringen van autobezit en emissiebesparing (CO₂, fijnstof, stikstofoxiden). Dit heeft een duidelijke relatie met de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Met name dat al tijdens de pilot er sprake is van afname van autobezit, laat de potentie van het concept zien.

De inventiviteit van het concept en toepassing van co-creatie past bovendien bij de doelstelling van de gemeente om de stad toekomstbestendig te maken, op het gebied van duurzaamheid, energie en mobiliteit en dit gelijktijdig met de stad samen te doen.

Uit de bereidheid van bewoners om de autodeeldienst en de maatschappelijke missie mede te ontwikkelen blijkt grote betrokkenheid. Ook uit de hoge inzet van vrijwillige uren (1.500 uur) blijkt een start van een beweging. De rol van de bewoners en Spaarnelanden sluit aan op de gemeentelijke ambities zoals verwoord in het Actieprogramma Nieuwe Democratie 2019-2022.

4. Werkzame principes

Wat zijn de werkzame principes binnen de pilot? Welke factoren hebben bijgedragen aan welk resultaat en effect?

4.1 Principes

Inclusiviteit met warme kring is de nieuwe efficiency (principe 1)

Het initiatief is ontstaan om met elkaar - tegen minimale kosten - elektrische auto's te delen in een warme kring, waarbij veel verantwoordelijkheid ligt bij de deelnemers. Het warme kring concept blijkt essentieel als werkzaam principe binnen de pilot. Warme kring is het onderling delen van mobiliteit in een groep die elkaar kent/wil kennen en onderling het gebruik (gedrag) reguleert d.m.v. onderling afgesproken spelregels. De deelnemers zorgen met elkaar voor naleving van de spelregels.

Deelnemers

Naast "early adopters" zijn ook "early majority" deelnemers aangetrokken. Dit is een groep die vanuit zichzelf niet zo gemakkelijk gaat autodelen. Wie elektrische auto's gaat delen, dient twee stappen te zetten: van fossiel naar elektrisch, en van bezit naar gebruik. Om deze stappen te zetten, moet koudwatervrees worden weggenomen, zo is tijdens de pilot geconstateerd. Door onderlinge communicatie en een instap-training van een vrijwillige deelnemers, heeft het delen in 'warme kring' drempelverlagend gewerkt en spreekt daarmee nieuwe doelgroepen aan.

Betaalbaarheid

Om kostendekkend te kunnen rijden, is een optimale bezettingsgraad van belang. De warme kring maakt het mogelijk hierop te sturen en te monitoren. Tijdens de pilot hebben autodelers bijvoorbeeld onderlinge afspraken gemaakt over reserveren en boeken, waardoor buffertijden tussen reserveringen niet nodig bleken. Ook hebben zij door afstemming over het verplaatsen van auto's - tussen openbare paal en parkeervak - met elkaar de afwezigheid van eigen laadpunten voor de deelauto's kunnen opvangen.

Opvallend is de hoge inzet van vrijwillige uren (1.500 uur) voor operationele werkzaamheden, de ontwikkeling van het aanbod, het tariefmodel, het toekomstmodel en het testen van autodeelsoftware. De warme kring zorgt voor sociale cohesie, en biedt een voedingsbodem voor participatie. Bewoners zetten zich tijdens deze pilot samen in voor een betere toekomst van hun stad. Ook is er grote interesse in het elektrisch autodelen in warme kring in de andere wijken in Haarlem en bij woningcorporaties wat betreft nieuwbouw. Wijkraden, bewoners, woningcorporaties en bewonersgroepen hebben deze interesse expliciet kenbaar gemaakt. De pilot heeft geleid tot een groep deelnemers en wegbereiders die de transitie in de stad willen en kunnen versnellen met de inzet van hun kennis en netwerken. Ook biedt deze groep mogelijkheden voor nieuwe democratie, nieuwe arbeidsrelaties en inclusiviteit van de energietransitie.

De "warme kring" garandeert vraaggericht opschalen, maakt communicatielijnen korter, maakt onderlinge spelregels mogelijk en spreekt nieuwe doelgroepen aan. De "warme kring" is de basis om gedragsverandering te creëren. Dankzij inclusiviteit wordt een deelsysteem efficiënt en kan het kosteneffectief werken.

Deelmobiliteit = Altijd mobiliteit (principe 2)

De grootste drempel voor mensen om hun auto weg te doen en gebruik te gaan maken van deelmobiliteit is de beschikbaarheid. Als je vraagt aan iemand om afstand te doen van zijn auto, dan

moet bij die vraag een garantie worden gegeven op mobiliteit. Deelmobiliteit betekent dus voor altijd mobiliteit. In de pilot is gebleken dat vertrouwen in de partij die de mobiliteit verschaft relevant is. De faciliterende partij Spaarnelanden met op de achtergrond de gemeente en haar beleidsdoelstellingen geeft inwoners het vertrouwen op grond waarvan ze bereid zijn hun gedrag te veranderen.

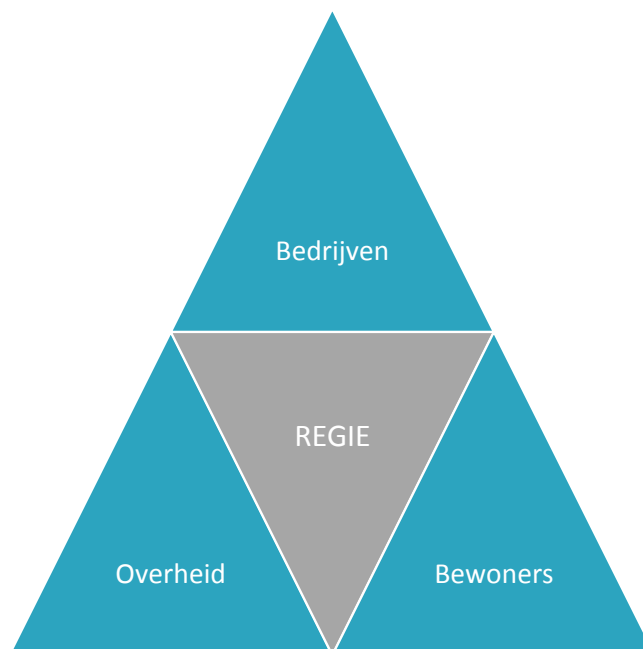
Quasi collectiviteit helpt de markt (principe 3)

Een echte deelauto moet een quasi collectief goed zijn. Dat versnelt de transitie.

Van bezit naar gebruik bestaat eigenlijk niet. Een auto beschikbaar voor delen is altijd van iemand, veelal een bedrijf dat er rendement op moet maken. De autodeelgebruiker heeft te maken met onzekerheid. Als een bedrijf geen rendement op de auto maakt haalt het bedrijf de auto weg. Dit onzekerheidsdilemma zorgt ervoor dat autodelers niet snel zullen afzien van hun eigen auto. Een echte deelauto moet daarom een quasi collectief goed zijn. Dat versnelt de transitie. Dan veranderen bewoners hun gedrag, ontstaat er vraag en is de markt van elektrische auto's, verzekeringen, autodeelsoftware en laadinfrastructuur in staat rendement te maken.

Regie is een basis voor succes (principe 4)

Er is een overheid gerelateerde partij nodig die de quasi-collectiviteit organiseert, de mobiliteit garandeert en de inclusiviteit faciliteert. Alleen op die manier ontstaat het vertrouwen waarbinnen inwoners hun gedrag kunnen veranderen en de markt bereid is te investeren. De partij werkt zoals ook in de pilot samen met marktpartijen en helpt de markt rendement te maken. Dit betekent het vormgeven van een hybride organisatievorm waar samenwerking particulieren, markt en overheid is geborgd.



Hybride-organisatievorm

Dit blijkt ook overduidelijk uit de pilot. Door diverse onderlinge afhankelijkheden kan niemand zelfstandig de impact realiseren die in een partnership wél haalbaar is. De som is meer dan de afzonderlijke delen.

De markt nodig voor betaalbare deelauto's, een betaalbare verzekering en autodeelsoftware die opschaling van delen in warme kring en participatie kan faciliteren. De overheid is (dringend) nodig voor visie, ambitie en keteninnovatie m.b.t. laadinfrastructuur. Daarnaast is zij nodig om de autodelers te verbinden aan nieuwe democratie in relatie tot de leefomgeving. De bewoners zijn nodig om de gedragsverandering daadwerkelijk te realiseren. Bovendien zorgen zij voor versnelde groei van het bewustzijn bij andere bewoners dat ons gedrag moet veranderen. De hybride organisatievorm maakt van dit proces een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid en bewoners. Deze samenwerking en onderlinge afhankelijkheid krijgt het beste vorm in een gedeeld eigenaarschap. Samen verantwoordelijkheid nemen voor een duurzame leefomgeving door met en voor elkaar elektrisch rijden duurzaam betaalbaar en beschikbaar te maken.

4.2 Beoordeling principes

De 'warme kring' en de 'hybride organisatievorm' zijn de meest werkzame principes, zo blijkt uit de pilot. Samen realiseren ze de noodzakelijke betrouwbaarheid en continuïteit, ofwel: vertrouwen.

4.3 Van pilot naar activiteit

In het ontwerp zijn cofinanciering en groeiend netwerk/partnerschappen om schaalgrootte te bewerkstelligen, belangrijke onderdelen. Er is een verkenning gestart naar resultaatsfinanciering via publiek private samenwerkingsvormen. Voor de eventuele omzetting van de pilot naar een activiteit met een hybride organisatievorm is een toekomstperspectief opgesteld met risicoprofiel. De eerste gedachte is deze hybride organisatievorm van bewoners, overheid en woningcorporaties vorm te geven als een coöperatieve vereniging³.

De resultaten van de pilot vormen de basis voor een toekomstperspectief waarin het MVP x schaal wordt berekend. De resultaten worden vertaald naar een casus en model waarbij iedereen in de stad kan deelnemen aan een nieuwe economie en een nieuwe democratie voor e-deelmobiliteit. Dit laat de potentieel hoge impact op de ontwikkeling van duurzame publieke waarden van de stad Haarlem zien. Dit toekomstperspectief en model zal worden gedeeld met de RvC en aandeelhouders, en betrokken bij de besluitvorming omtrent het afronden middels een transitiefase.

³ Andere e-autodeel coöperatieve organisaties zijn actief in België (Gent), Spanje en Duitsland. Inspiratie voor coöperatieve organisaties en participatie is ook te vinden in andere sectoren, zoals de zorgcoöperaties waarvan ons land er ca 300 telt. Er werken veel vrijwilligers, waarbij het opvalt dat de scheidslijn tussen vrijwilligers en betaalde krachten vervaagt. Het resultaat is dat mensen langer zelfstandig blijven wonen en door de toegenomen sociale cohesie niet naar verzorgingshuizen willen. In Austerlitz heeft de gemeente de besluitvorming over toewijzing van zorg overgedragen aan de zorgcoöperatie.

5. Rolopvatting

Hoe verhoudt het initiatief zich tot de rol van de gemeente, Spaarnelanden, bewoners en gestelde doelstellingen?

5.1 Rollen

Rol bewoners

Het bewonersinitiatief *Haarlem deelt elektrische auto's* heeft de samenwerking met Spaarnelanden gezocht om te kunnen werken aan een antwoord op de grote, complexe maatschappelijke opgave duurzame mobiliteit die er ligt in Haarlem. Bewoners nemen hiermee verantwoordelijkheid voor hun leefomgeving in het verlengde van diverse beleidsdoelstellingen. Hun rol sluit daarmee aan op de gemeentelijke ambities zoals verwoord in het Actieprogramma Nieuwe Democratie 2019-2022: 'Het verder vormgeven van het recht om de gemeente uit te dagen/taken zelf te doen als bewoners'.

Rol Spaarnelanden

Spaarnelanden is een deelneming van de gemeente en natuurlijk partner bij het onderhoud en beheer van de openbare ruimte. Er bestaat een grote verwevenheid tussen de kwaliteit van de openbare ruimte, inclusief luchtkwaliteit, en duurzame mobiliteit. Spaarnelanden heeft een sociaal-maatschappelijk karakter en is aanwezig in de haarvaten van de stad. Zij ziet het als haar rol om deze sociale, verbindende kracht ten nutte te laten zijn van dit bewonersinitiatief door te stimuleren en te faciliteren.

Rol gemeente

De gemeente is naast opdrachtgever en aandeelhouder ook beleidsmaker. Zij wil vaart zetten achter de ontwikkelingen om de stad toekomstbestendig te maken op het gebied van duurzaamheid, energie en mobiliteit. Vormen van nieuwe democratie worden gezien als kansrijke manieren om burgers een vooraanstaande rol te geven in transitie. Er is een rol voor de gemeente om samenwerkingen te faciliteren, te coördineren, te stimuleren en/of te orkestreren om de stad toekomstbestendig te maken. De gemeente is in haar publieke taken verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte en voert de regie over de laadinfrastructuur.

Wet markt en overheid

Innovaties met het oog op verduurzaming, klimaatadaptatie en energietransitie leiden tot nieuwe initiatieven. De kans bestaat dat de hieruit voortvloeiende activiteiten gekwalificeerd zullen worden als commerciële dienst. Voor situaties waarbij de overheid in concurrentie kan komen met het bedrijfsleven zijn er regels vastgelegd in de zogenaamde Wet Markt en Overheid. Spaarnelanden als overheidsbedrijf dient zich te houden aan deze regels. De pilot is niet in conflict met deze regels, gezien deze wordt gefinancierd uit het innovatiebudget van de onderneming⁴. Bij eventuele voortzetting als bedrijfsactiviteit is er wel aanleiding te toetsen op aanbesteding, 'markt en overheid' en risicobeheersing.

Legitimiteit overheidsrol

Dat de activiteit juridisch mogelijk is, maakt het mogelijk nog niet automatisch een wenselijk ontwikkeling. Er is duidelijk een publiek belang bij de ontwikkeling van duurzame mobiliteit. Het is de

⁴ De NV Spaarnelanden mag – mits beperkt tot 20% van de omzet – eventuele commerciële activiteiten ontplooiën. De gemeente verstrekt in kader van de pilot géén gelden of subsidies (conform bevoordelingsverbod).

vraag welke rol wenselijk is van de overheid/semi-overheid binnen deze ontwikkeling. De rol van de (semi)overheid in innovatiebeleid wordt gelegitimeerd door:

- a. Marktfalen: bedrijven zullen uit eigen overweging minder investeren in R&D dan maatschappelijk wenselijk (door bijv. kennis-spillovers).
- b. Systeemfalen: wanneer bepaalde actoren binnen het innovatiesysteem afwezig zijn of noodzakelijke interacties tussen actoren onderontwikkeld zijn.
- c. Transitiefalen: eenvoudig gezegd betekent dit dat bestaande innovatiesystemen het niet voor elkaar krijgen zichzelf opnieuw uit te vinden en een radicaal andere koers in te zetten.

5.2 'Marktfalen' en iZoof

Het bestaan van toenemende meeropbrengsten betekent dat het gebruik van een technologie aantrekkelijker wordt naarmate meer mensen er al gebruik van maken. Toenemende meeropbrengsten zorgen er dus voor dat de diffusie van een technologie een zelfversterkend proces wordt. Dit geldt zeker voor autodelen. Aan de aanbodzijde gaan de kosten per rit omlaag omdat aanbieders een hogere bezetting van hun wagenpark krijgen als het aantal gebruikers toeneemt. Ook kan een bedrijf met meer klanten lagere prijzen voor auto's, onderhoud en verzekering bedingen bij haar eigen toeleveranciers. Ook voor de nieuwe gebruikers wordt elektrisch autodelen steeds aantrekkelijker naarmate er al meer gebruikers zijn. Hoe meer gebruikers, hoe groter het aanbod en variëteit van auto's in de buurt. Hierdoor ontstaan er door toenemende meeropbrengsten "natuurlijke monopolies" met hoge winstmarges. Bij de deelplatformen is machtsconcentratie zeer reëel. Ook geldt dat de data die door de interacties worden gegenereerd commercieel zeer waardevol kunnen zijn (m.n. voor marketing doeleinden) als ook privacygevoelige informatie bevatten. In al deze gevallen is er een terechte vraag of dergelijke platformen niet tot te veel machtsconcentratie leiden, en of decentraal platformbeheer en collectief eigendom niet wenselijker zijn (Kostakis en Bouwens 2014). In het buitenland is een aantal initiatieven op het gebied van mobiliteit op basis van collectief eigendom actief. iZoof is een variatie op deze initiatieven en verkend verschillende publiek private samenwerkingsvormen.

5.3 'Systeem en Transformatie'-falen en iZoof

De grootste drempel voor mensen om een auto te delen is beschikbaarheid en de grootse drempel om afstand te doen van autobezit is de garantie op mobiliteit. Bij een marktpartij is er géén garantie op mobiliteit, een commerciële partij kan zich uit een wijk terugtrekken waar de marges te laag blijken. Dit blijkt ook uit de praktijk. Om beschikbaarheid te garanderen, wordt er door commerciële partijen veelal het concept free floating toegepast. Door in één keer veel auto's in een stad te plaatsen, en deze rond te laten rijden zonder vaste parkeerplaats is er hoge beschikbaarheid. Autodelers hoeven de auto dus niet terug te zetten op de plaats waar ze zijn ingestapt. Gebruikers ervaren in dit concept gemak en overvloed. Dit concept zorgt ervoor dat de beoogde transformatie effecten niet tot wasdom komen. Allereerst worden deze auto's veel gebruikt voor korte ritten en vervangen ze bij slecht weer het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Daarnaast zijn er bijeffecten die vooral veroorzaakt worden door het anonieme gebruik van deze auto's. Denk aan roekeloos gedrag, veel schade en inzet van auto's voor criminele activiteiten. Deze doen zich veel minder voor bij standplaats gebonden deelfervoer, en nog minder bij het delen in warme kring. Tenslotte garanderen commerciële partijen geen garantie op mobiliteit omdat zij in de praktijk zich terugtrekken uit de stad. En zodoende zijn bewoners minder geneigd de auto echt weg te doen.

Op publieke waarde te creëren, heeft de overheid een rol in het commercialisatie proces. Spaarnelanden wilt als managing partner in iZoof Public Drive de totstandkoming van een MaaS-

concept⁵ realiseren. Geld verdienen staat niet centraal, wel dat deelmobiliteit wordt gezien als een middel om stedelijke problematiek op te lossen. Gedrag staat in het hart van de samenwerking. iZoof is een co-creatie. De bewoners en Spaarnelanden hebben de pilot uitgevoerd in nauwe samenwerking met diverse marktpartijen waaronder autoleveranciers, verzekeringsmaatschappij en leveranciers van software elektrisch autodelen. Daarnaast is er een verkenning naar resultaatsfinanciering via publiek-private samenwerkingsvormen gestart.

5.4 Beoordeling rol

Voor maatschappelijke transitie is praktijk- of ervaringskennis vaak net zo belangrijk als wetenschappelijke technologische kennis en -vaardigheden. Er is een rol voor de overheid om dit soort samenwerkingen te faciliteren, te coördineren, te stimuleren en/of te orkestreren. Spaarnelanden heeft geen (tot beperkt) commercieel belang en neemt als *uitvoeringsorganisatie* verantwoordelijkheid om de brug te slaan tussen markt, overheid en bewoners. Het initiatief past bovendien binnen de prioriteitstelling die gemeente Haarlem heeft meegegeven. Daarnaast sluit de ambitie en rol van bewoners aan op de gemeentelijke ambities m.b.t. nieuwe democratie. Uit de transitietheorie is bovendien bekend dat de grootste impact wordt gerealiseerd wanneer bewonerscollectieven (niches) samenwerken met gevestigde organisaties met slagkracht.

Er is een overheid gerelateerde partij nodig die de quasi-collectiviteit organiseert, de mobiliteit garandeert en de inclusiviteit faciliteert. Alleen op die manier ontstaat het vertrouwen waarbinnen inwoners hun gedrag kunnen veranderen en de markt bereid is te investeren. De partij werkt zoals ook in de pilot samen met marktpartijen en helpt de markt rendement te maken. Dit betekent het vormgeven van een hybride organisatievorm waar samenwerking tussen bewoners, overheid en betrokkenheid van de markt is geborgd.

⁵ *Mobility as a Service staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de consument gebruik maakt van verschillende transportmiddelen via één abonnement.*

6. Conclusie

De resultaten van de pilot laat de volgende uitkomsten zien:

- Forse vermindering van het aantal fossiele auto's (30% en potentie op 40%)
- Sterke bewonersparticipatie met hoge inzet van vrijwilligers
- Bijdrage aan een schone lucht met een emissiebesparing en een betere leefomgeving

Besparing CO ₂ in gram	20.168.460
Besparing fijnstof (PM10) in gram	4.654
Besparing stikstofoxiden (NOx) in gram	15.514
Vrijgekomen parkeerruimte	510 m ²

- Het betaalbare op de wijk gericht elektrisch autodeelsysteem is tot stand gebracht.

Ten aanzien van deze resultaten zijn de belangrijkste inzichten t.a.v. de werkende principes:

- Het warme kring concept blijkt essentieel als werkzaam principe binnen de pilot
- Er is een overheid gerelateerde partij nodig die de quasi-collectiviteit organiseert.

Een belangrijk streven van de pilot iZooF is dat de praktijk, zoals de uitvoerende instanties en de inwoners, nadrukkelijk worden betrokken bij het vorm geven van het beleid en project. Hierin is het project succesvol. Er is een beweging gestart die wil bijdragen aan een gezonde, ruime, sociale stad en open staat voor vormen van nieuwe democratie. Deze informatie maakt het waarschijnlijk dat de pilot iZooF bijdraagt aan de genoemde doelen. De gekozen stapsgewijze pilot aanpak vanuit de praktijk draagt bij aan de doelmatigheid en doeltreffendheid van de in te zetten middelen aangezien het concept (steeds) beter zal aansluiten op de behoeften van zowel de inwoners als de betrokken organisaties.

Ook is en wordt er gekeken naar de duurzaamheid van de pilot; in het ontwerp zijn cofinanciering en groeiend netwerk/partnerschappen om schaalgrootte te bewerkstelligen, belangrijke onderdelen. Er wordt een verkenning gestart naar resultaatsfinanciering via publiek private samenwerkingsvormen. De evaluatie heeft ook inzicht gegeven in de 'werkzame principes' van het project. Dit draagt ook bij aan de doeltreffendheid. De pilot heeft inzicht gegeven in wat nodig is voor een rendabele activiteit (o.a. laadinfrastructuur aan laten sluiten op behoefte bewoners en tijdig beschikbaar maken, innovatie software, samenwerking bewoners, overheid en bewoners in een hybride organisatievorm). Er is visie ontwikkeld hoe d.m.v. opschaling van het initiatief de stad leefbaarder wordt, en bijgedragen wordt aan de klimaatdoelen.

De directie van Spaarnelanden beschouwt de pilotresultaten als positief en acht het kansrijk en waardevol om te onderzoeken of en hoe het initiatief kan worden omgezet in een structureel initiatief. Zij stelt voor om hiervoor een transitiefase in te richten. Door dit te doen en ook van te voren zo bekend te maken, ontstaat ook voor pilotdeelnemers duidelijkheid over de toekomst van het initiatief. Ook geïnteresseerde wijken die zich al via een wachtlijst hebben aangemeld, krijgen daarmee duidelijkheid. In de transitiefase kan ook de rol van Spaarnelanden in de relatie tot dit initiatief nader worden vastgesteld. Spaarnelanden legt het besluit tot het afronden middels een transitiefase voor aan haar RvC en aandeelhouders.

De volgende transitiefasen worden beoogd:

Fase	Mijlpaaldatum
I. Organisatievorm en financieringsmogelijkheid	31 maart 2020
II. Positie en betrokkenheid Gemeente en Spaarnelanden	30 april 2020
III. Besluitvormingsfasen	30 juni 2020

Elke fase wordt beëindigd met een Go/No Go. Vanaf 1 april 2020 wordt een beëindigingsplan opgesteld afhankelijk van besluitvorming. Met deze fasen wordt geborgd dat op 30 juni 2020 het

initiatief óf is voortgezet dan wel is afgebouwd. De transitiefase kost € 50.000 en wordt betaald uit het innovatiebudget 2020 van Spaarnelanden.

Bijlage 1: Wat is de rol van overheid bij innovatie⁶

Vanaf de jaren '90 is in Nederland het denken in termen van innovatiesystemen dominant geworden. Uit de geschiedenis bleek dat grootschalige en lange termijn investeringen door de overheid de motor is geweest achter bijna elke fundamentele “basis technologische ontwikkeling”⁷. In al deze gevallen (biotechnologie, internet, GPS, touchscreens, AI met stemherkenning etc.), was het succes van de ontwikkeling van de nieuwe technologie niet enkel het resultaat van aanloop investeringen en het creëren van de juiste condities voor innovatie door de overheid (bestrijden van marktfalen, zie tabel 1). Net zo belangrijk was de strategische visionaire rol, het indenken van de mogelijke kansen, aangaan van het risicovolle en onzekere vroege onderzoek en het overzien van het commercialiseringsproces (bestrijden systeem en transformatiefalen).

‘Silcon Valley’ als ‘Apple’ zijn hier géén uitzondering op. De ontdekking van het internet of de opkomst van de sector nanotechnologie kwam niet voort uit “vraag” vanuit de private sector waarvoor het de investeringsmiddelen niet kon vinden. Beide kwamen voort uit de visie die de overheid had op een terrein waar de private sector nog geen notie van had. Zelfs nadat de nieuwe technologieën door de overheid waren geïntroduceerd, heeft de private sector niet direct het risico genomen er in te investeren. Zo moest de overheid o.a. de commercialisering van internet ondersteunen. En duurde het jaren voordat private durfkapitalisten het aandurfdten om geld te steken in bedrijven op het gebied van biotechnologie of nanotechnologie.

Recentelijk zien we een derde generatie innovatiebeleid opkomen waarvan het doel is om gericht maatschappelijk gewenste innovaties te stimuleren. Transformatief innovatiebeleid vraagt om nieuwe denk- en werkwijzen in het beleid en in de aansturing en organisatie van onderzoek en innovatie. Een aspect hiervan is dat technologische innovaties alleen nooit genoeg zullen zijn. Sociale innovaties in bestaande praktijken van bedrijven, professionals en gebruikers zijn vaak veel belangrijker. Innovatiebeleid voor maatschappelijke uitdagingen moeten

Schetsmatig kunnen we de ontwikkeling van het innovatiebeleid in Nederland als volgt samenvatten:

- Tot de jaren '80 was het beleid sterk gericht op het uitlokken van R&D-investeringen door het bieden van subsidies en belastingvoordelen en het beschermen van intellectueel eigendom. Het ‘marktfalen’ bood de legitimatie voor overheidsbeleid: bedrijven zullen uit eigen overweging minder investeren in R&D dan maatschappelijk wenselijk, omdat anderen meeprofiteren van de resultaten daarvan.
- Vanaf de jaren '90 werd het denken in termen van innovatiesystemen dominant. De overheid heeft in dat kader vooral de rol om ‘systeemfalen’ te repareren. Het innovatiebeleid is in deze periode sterk gericht op het verbinden van de actoren in het innovatiesysteem en het stimuleren van publiek-private samenwerking (PPS).
- Recentelijk zien we een derde generatie ‘transformatief’ innovatiebeleid opkomen waarvan het doel is om gericht maatschappelijk gewenste innovaties te stimuleren. De overheid heeft in dit kader ook een meer inhoudelijke rol in het helpen vinden van innovatieve oplossingen en transitiepaden voor prangende maatschappelijke opgaven, zoals de overgang naar een koolstofarme economie of een circulaire economie. Kortom, naast markt- en systeemfalen is nu ook transitiefalen een legitimatie voor innovatiebeleid.

⁶ gebaseerd op Rathenau Instituut & Mazzucato, M.

⁷ Een basis technologie (general purpose technology or GPT) is een term om een nieuwe methode van productie/uitvinden te beschrijven die belangrijk genoeg is dat het een langdurige en grootste impact heeft (elektriciteit, informatie technologie etc.).

worden uitgevoerd met nieuwe beleidsinstrumenten die zijn gebaseerd op ‘co-creatie’ van innovatie.

Co-creatie betekent in dit verband dat naast onderzoekers en technologieontwikkelaars ook eindgebruikers, professionals, burgers en/of maatschappelijke partijen een actieve rol krijgen in het agenderen én het ontwikkelen van innovatieve oplossingen die in de praktijk ook echt werken. Voor maatschappelijke transitie is praktijk- of ervaringskennis vaak net zo belangrijk als wetenschappelijke technologische kennis en -vaardigheden. Er is een rol voor de overheid om dit soort samenwerkingen te faciliteren, te coördineren, te stimuleren en/of te orkestreren.

Lokale en regionale overheden spelen een belangrijke rol in dit nieuwe innovatiebeleid. In de eerste plaats omdat de maatschappelijke problematiek juist op het niveau van steden en dorpen wordt gevoeld en omdat lokale overheden een verantwoordelijkheid hebben om er iets aan te doen. Deze verantwoordelijkheid van lokale overheden is de laatste jaren groter geworden doordat het Rijk diverse decentralisaties heeft doorgevoerd. In de tweede plaats omdat grote maatschappelijke uitdagingen op lokaal niveau ‘behapbaar’ gemaakt kunnen worden. Ten derde co-creatie blijkt het meest effectief als het wordt georganiseerd rondom een lokaal initiatief of experiment; het opbouwen van onderling vertrouwen en persoonlijke kennisuitwisseling lukt op lokale schaal vaak beter.

Tabel 1: Drie vormen van falen

Marktfalen	Informatie-asymmetrie
	Kennis-spillovers
	Externe effecten
	Overmatig gebruik van natuurlijke hulpbronnen
Systeemfalen	Gebrekkige fysieke en kennisinfrastructuur
	Verouderde regelgeving en maatschappelijke normen
	Gefragmenteerde netwerken
	Gebrek aan de juiste kennis en competenties
Transformatiefalen	Gebrek aan richtinggevende visie
	Gebrekkige vraagarticulatie
	Gebrekkige beleidscoördinatie
	Gebrek aan reflexiviteit en leervermogen
	Gebrek aan urgentie