



Onderwerp iZoof CareSharing: afweging mate van betrokkenheid	
Nummer	2020/543044
Portefeuillehouder	Roduner, F.
Programma/beleidsveld	7.3 Overhead
Afdeling	CC
Auteur	Geffen, M. van
Telefoonnummer	023-5114312
Email	mvangeffen@haarlem.nl
Kernvraag aan de commissie	Er zijn vier scenario's onderzocht voor het eventuele vervolg van de pilot iZoof CarSharing: <ul style="list-style-type: none">i. Opdrachtverleningii. Regieiii. Facilitairiv. Afbouw Het tweede scenario heeft de voorkeur van het college, dit legt het college voor aan de commissie en vraagt de commissie om zijn opinie te geven.
Behandelveorstel voor de commissie	Het college stuurt de opinienota ter bespreking naar de commissie Bestuur.
Relevante eerdere besluiten	Eerdere relevante besluiten: - <u>RKC rapport Invloed en Afstand (2020/097078)</u> in commissie Bestuur 13 februari 2020 - <u>Evaluatie pilot iZoof CarSharing (2019/1011885)</u> in commissie Beheer 12 maart 2020.
Besluit college d.d. 16 februari 2021	1. Het college stelt de opinienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

iZoof Car Sharing (Haarlem deelt elektrische auto's) is een resultaat van samenwerking tussen Spaarnelands NV en bewoners uit Haarlem. Het is ontstaan uit een bewonersinitiatief; een groep bewoners wil in 2016 hun buurt op het gebied van mobiliteit verduurzamen. Spaarnelands NV heeft het (burger)initiatief omarmd middels een pilot. De pilot is sinds juni 2018 actief in twee woonwijken: Planetenwijk en Ramplaankwartier. Spaarnelands NV heeft besloten om het initiatief te faciliteren door onder andere markt, bewoners en overheid met elkaar te verbinden.

De directie van Spaarnelanden en aandeelhoudersvergadering (AvA) beschouwt de pilotresultaten als positief en acht het kansrijk en waardevol om te onderzoeken óf en hoe het initiatief kan worden omgezet in een structureel initiatief (zie: Evaluatie iZoof, 2019/1011861). Spaarnelanden NV heeft hierop een transitiefase in gericht. In de transitiefase wordt de rol van Spaarnelanden in de relatie tot dit initiatief nader vastgesteld. Spaarnelanden heeft het besluit tot het afronden middels een transitiefase voorgelegd aan haar RvC en aandeelhouders. Verschillende scenario's voor het vervolg als bedrijfsactiviteit worden overwogen. De vraag die voorligt is welke rol de gemeente en Spaarnelanden NV moet of wenst te spelen t.a.v. dit bewonersinitiatief.

2. Kernvraag aan de commissie

Er zijn vier scenario's onderzocht voor het eventuele vervolg van de pilot iZoof CarSharing:

- i. Opdrachtverlening
- ii. Regie
- iii. Facilitair
- iv. Afbouw

Het tweede scenario heeft de voorkeur van het college, dit legt het college voor aan de commissie en vraagt de commissie om zijn opinie te geven.

3. Scenario's

Schematisch zijn de belangrijkste verschillen tussen de scenario's als volgt:

Betrokkenheid	1 Opdracht	2 Regie	3 Facilitair (huidig)	4 Afbouw
Gemeente Haarlem	Opdrachtgever (regisseren)	Aandeelhouder (faciliteren)	Aandeelhouder (faciliteren)	Geen rol (loslaten)
Spaarnelanden (korte termijn)	Actieve betrokkenheid. Spaarnelanden NV is opdrachtnemer (regisseren)	Actieve betrokkenheid van een werkmaatschappij (regisseren) <i>Betrokkenheid is indirect</i>	Beperkte betrokkenheid. Naast beperkte inzet (zoals nu) faciliteert een werkmaatschappij de organisatie. (stimuleren) <i>Betrokkenheid is indirect</i>	Geen rol
Spaarnelanden (lange termijn)	Actieve betrokkenheid	Actieve betrokkenheid <i>Betrokkenheid is indirect</i>	Op langere termijn wordt op- of afgeschaald. <i>Betrokkenheid is indirect</i>	Geen rol



Bewonersvereniging	Actieve betrokkenheid	Actieve betrokkenheid	Actieve betrokkenheid (beperkt tot huidige inzet)	Geen rol
Vorm	Dienstverlenings-overeenkomst Publiek-privaat partnerschap. Participatie door Spaarnelanden NV Publiek	Coöperatie; - Bewonersvereniging - Private partijen - Spaarnelanden: participatie door werkmaatschappij 'Commercieel'	Coöperatie; - Bewonersvereniging - Private partijen - Spaarnelanden; participatie door werkmaatschappij 'Commercieel'	-

Toenemende mate van betrokkenheid Haarlemse gemeenteraad

Criteria

Deze scenario's worden beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- A. Maatschappelijke baten
- B. Maatschappelijke kosten (t.o.v. 1)
- C. Mate van aansluiting bij bestaand beleid Gemeente Haarlem
- D. Juridische overwegingen (o.a. Mark-Overheid)
- E. Financiële risico's en haalbaarheid

4. Beoordeling

Er is een rol voor de overheid t.a.v. autodeel initiatieven

Bij ongewijzigd beleid blijven bestaande doelstellingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid buiten bereik. Autodeel initiatieven kunnen mogelijk een positieve bijdrage leveren aan beleidsdoelen (zie: Bijlage 1: *Afweging mate van betrokkenheid*). Het aanbieden van deelauto's leidt potentieel (afhankelijk van o.a. het concept) tot een lager autobezit per woning. Dit is een belangrijk extern effect, die voor de gemeente vanuit het publiek belang van grote waarde is, maar geen onderdeel uitmaakt van een commerciële business case (zie: Bijlage 1: *Afweging mate van betrokkenheid, kader*). Mede door de Green Deal Autodelen groeit het aanbod van deelauto's landelijk gezien, maar het aanbod van deelauto's is nog gering. Het blijkt dat nationaal en gemeentelijk/stedelijk beleid een belangrijke factor is die verschil maakt in potentie en beschikbaarheid van deelauto aanbod in steden.

De maatschappelijke baten van beleid wat autodeel initiatieven zoals iZoof stimuleert/faciliteert wegen op tegen de maatschappelijke kosten.

Er zijn positieve resultaten aangaande: minder parkeerdruk; minder autokilometers; minder uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende emissies, door minder autogebruik en lagere emissies van de autodeelvoertuigen. De maatschappelijke kosten, zoals derving van parkeerinkomsten en neveneffecten (in een scenario zonder opdrachtstructuur) zijn beperkt in relatie tot de vermeden CO₂-uitstoot (< 100 €/ton uitstoot). Bovendien kenmerkt het iZoof initiatief zich door het uitblijven van een deel van de potentieel negatieve neveneffecten. Op basis van de beschikbare informatie aangaande maatschappelijke kosten en baten, is een stimulerend/flankerend beleid door de gemeente aangaande autodelen/het initiatief verdedigbaar. Een scenario met een opdrachtstructuur (in regie) lijkt niet kosteneffectief (zie: Bijlage 1: *Afweging mate van betrokkenheid, A en B*).

Scenario 2 (regie) past binnen het huidige Haarlemse beleid

Het voorlopige uitgangspunt in het Haarlemse startnotie autodeelbeleid en programma aanpak Nieuwe democratie is dat de gemeente autodeel bewonersinitiatieven wil stimuleren/faciliteren. Passend bij een dergelijk beleidsuitgangspunt is scenario 2, in een dergelijk scenario ziet de gemeente het belang om het initiatief mogelijk te maken. Bij een stimulerende rol is er ook de wens dat het initiatief van de grond komt en zoekt de gemeente ook naar mogelijkheden om die anderen in beweging te krijgen.

4. Aanvullende beoordeling (aandeelhoudersperspectief)

De gemeente heeft ook een aandeelhoudersrol t.a.v. Spaarnelanden N.V. Vanuit aandeelhoudersperspectief is niet enkel publieke waarde van belang, ook dienen in kader van adequate bedrijfsvoering de juridische en financiële risico's te worden beoordeeld.

Om oneigenlijke en ongewenste concurrentie te voorkomen dienen de financiële stromen privaat en publiek transparant gescheiden te worden verantwoord

In de huidige vormgeving wordt iZoof CarSharing ondergebracht in een BV en staat als 'commerciële' rechtspersoon niet ten dienste aan Gemeente Haarlem. De activiteiten die iZoof CarSharing uitoefent wordt in concurrentie aangeboden. Mocht gemeente Haarlem opteren voor een scenario 1, d.w.z. iZoof onderhandsbeleggen mét een opdrachtstructuur met de gemeente, dan zal dit niet met één van de werkmaatschappijen kunnen plaatsvinden. Immers, de werkmaatschappijen staan als 'commerciële' rechtspersonen niet ten dienste aan Gemeente Haarlem. Hierdoor zal het initiatief een substantieel ander karakter krijgen en o.a. zich ook minder vrij op de markt kunnen bewegen. Gezien de beperkingen, ligt dit scenario niet voor de hand. Als iZoof CarSharing volgens het scenario 2 (of 3) wordt belegd dient de juridische constructie zo in te worden ingericht dat de financiële stromen privaat en publiek transparant gescheiden worden. Om de financiële stromen privaat/publiek adequate te scheiden bij continuering als bedrijfsactiviteit, is het advies de juridische constructie aan te passen (en een Holding met werkmaatschappijen op te richten). (zie: Bijlage 1: *Afweging mate van betrokkenheid, D*).



Schaalvergroting is nodig voor positief rendement

Zonder schaalvergroting is het initiatief niet rendabel. Vanuit perspectief van de gemeente als aandeelhouder heeft de continuering van het initiatief zonder schaalvergroting niet de voorkeur. Dit komt de financiële gezondheid van het bedrijf niet ten goede. In een scenario waar het initiatief wordt afgebouwd is er naast derving van niet-monetaire baten, sprake van kapitaalvernietiging; een deel van de aanloopinvesteringen (circa €150.000) zullen niet worden terugverdiend. De berekeningen van het rendement in de businesscase (scenario 2) zijn positief, er is een risicoanalyse uitgevoerd en beheersmaatregelen getroffen. Vanuit de aandeelhoudersrol is het oordeel dat in dit scenario de kosten opwegen t.o.v. de baten rekening houdend met de financiële risico's. Met dien verstande dat de gemeente toezicht wil kunnen blijven houden op de activiteiten van de werkmaatschappij om zicht te houden op de eventuele financiële risico's.

5. Vervolg

Nadat de opinienota is besproken in de commissie Bestuur wordt eventuele input verwerkt en de nota aangeboden aan de raad.

6. Bijlage

Bijlage 1: Afweging mate van Betrokkenheid