



Schriftelijke vragen ex art. 38 Reglement van Orde

27 januari 2020

Betreffende schriftelijke vragen over IZOOF.

We hebben begrepen dat de corona crisis ook hard heeft toegeslagen in de taxi branche. We lezen o.a. dat Taxibedrijf Taxi Electric is omgevallen door de coronacrisis. Het bedrijf is door de rechtbank failliet verklaard. Taxi Electric had faillissement aangevraagd nadat meer dan 95 procent van de ritten is weggevallen. De sociale onderneming Taxi Electric was in 2011 het eerste private taxibedrijf dat overging op volledig elektrische auto's. Ook IZOOF Electric Taxi heeft uiteraard last van de corona crisis. We lezen op de IZOOF- website dat o.a. er wordt gesproken over "een afnemende bezetting" en "dat vrijgekomen taxicapaciteit aan tegen een gereduceerd tarief (50%)"

Verbaasd waren we dan ook dat we op de website van Izoof hebben gezien dat in okt 2020 er een nieuwe Audi e-tron is toegevoegd aan de Izoof vloot.

1 oktober, 2020

Onze nieuwste aanwinst: 100% elektrische Audi e-tron



We hebben onze duurzame vloot uitgebreid met de nieuwste Audi e-tron. Deze 100% elektrische auto heeft een grote actieradius waardoor wij de toenemende vraag van onze zakelijke klanten nog beter kunnen beantwoorden. Deze auto is ideaal voor directie- en VIP-vervoer. Ervaar zelf het comfort van deze nieuwste aanwinst én onze andere luxe, duurzame taxi's. Uiteraard voor het vertrouwde gunstige tarief.

Wil jij een zakelijke taxirit inplannen met deze auto, neem dan contact op met onze centrale via 023 - 5 400 600 of bestel direct een taxi via [onze website](#).

1. Vindt het College het uit te leggen aan de Haarlemse bevolking, dat commerciële (Haarlemse) taxibedrijven amper kunnen overleven in deze corona crisis, maar dat IZOOF Electric Taxi onderdeel van Spaarnelanden NV (100% eigendom van de gemeente Haarlem en Zandvoort) investeert in uitbreiding van hun vloot met een Audi- etron?

Half december 2020 verscheen onderstaande bericht, waarin wordt gesteld dat Elektrische SUV schadelijker zijn dan auto's met verbrandingsmotor.

Oeso: 'Elektrische SUV's zijn schadelijker dan auto's met verbrandingsmotor'

Elektrische auto's sparen de stads lucht doordat ze minder CO₂ uitstoten. Maar volgens een nieuwe studie kunnen grote en zware elektrische auto's zelfs meer schadelijke fijnstof produceren dan auto's met een verbrandingsmotor.

Erik Kouwenhoven 21-12-20, 05:00 Laatste update: 14:05

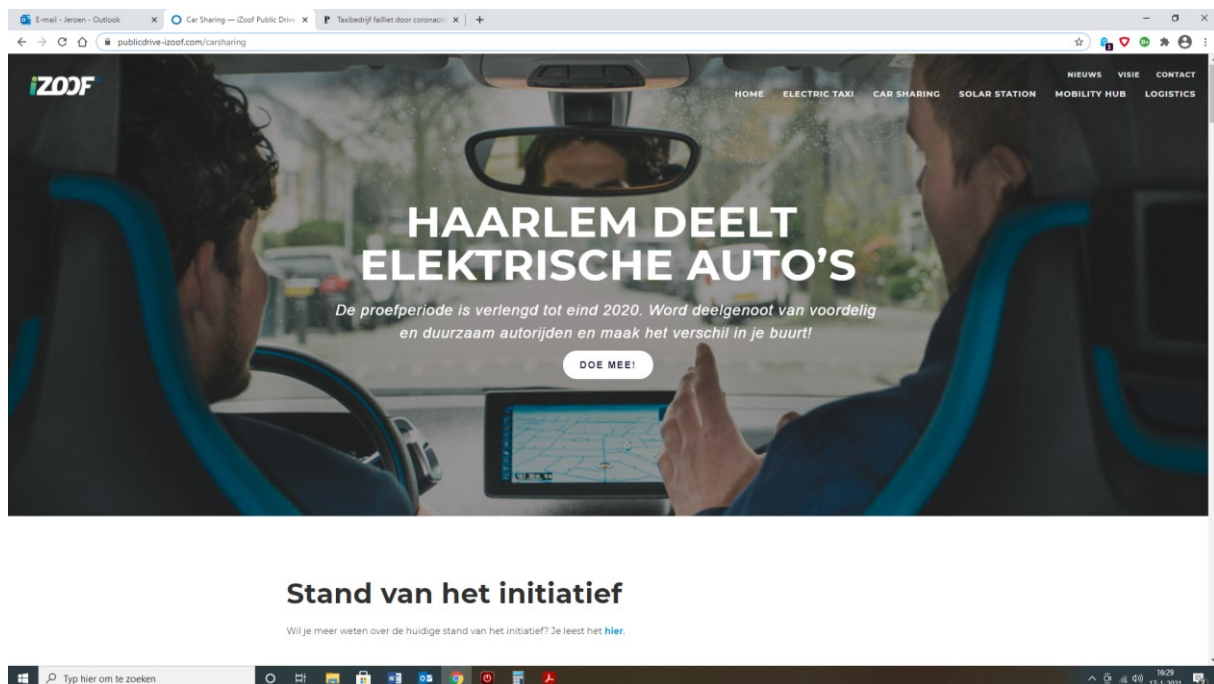


Volgens een nieuwe studie van de Oeso, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, verhoogt fijnstof de kans op overlijden aanzienlijk, veroorzaakt het luchtwegaandoeningen en zou het zelfs coronavirus-epidemieën als Sars en Covid19 verergeren. De Oeso citeert studies die het aandeel van het wegverkeer in fijnstofverontreiniging met deeltjes tot 2,5 micrometer (PM_{2,5}) op 25 procent zien.

2. Vindt het College het verstandig en wenselijk dat IZOOF Electric Taxi dit soort grote type auto's zoals de Audi- etron in zijn vloot opneemt, terwijl die duidelijk meer fijnstof produceert dan kleinere elektrische auto's en daarmee o.a. door Haarlem gaat rijden?

De pilot met bewoners voor IZOOF deelauto's is gestart begin 2018. Eind 2018 is deze verlengd. In december 2019 zal deze tweede fase worden afgesloten met een rapportage met conclusies.

We lezen nu op de website van Izoof (<https://publicdrive-izoof.com/carsharing>) dat de Pilot verlengd is naar eind 2020.



We spreken dus nu over een pilot fase, die continue wordt verlengd en inmiddels al 2 jaar duurt. En waarin nog steeds gereduceerde tarieven worden aangeboden aan de deelnemers.

3. Vindt het College het normaal dat deze Pilot fase al 2 jaar duurt en waarom wordt deze pilot fase niet beëindigd?

Uit eerdere beantwoording is gebleken dat er in 2018 door Spaarnelanden in IZOOF E 200.000,- is "geïnvesteerd" en in 2019 E 100.000,-.

4. Is er inmiddels bekend hoeveel er in 2020 is geïnvesteerd door Spaarnelanden in het gehele IZOOF DEELAUTO project.
5. Is er inmiddels bekend hoeveel er in 2020 is geïnvesteerd door Spaarnelanden in het gehele IZOOF project.

We lezen in een factsheet van oktober 2020 dat er plannen zijn voor de Oprichting van een coöperatief bedrijf met 2 partners: Bewonersvereniging Ons Buurtschap + een maatschappelijke partner (Spaarnelanden/iZOOF)

6. Kan het College ons informeren over de status van deze oprichting?

Februari 2019 wordt door IZOOF de Evaluatie Izoof Car Sharing gepresenteerd. Er zijn dan na één jaar 73 actieve deelnemers. Uit het factsheet Pilotproject IZOOF een Haarlems bewonersinitiatief uit okt 2020 blijkt dat er 128 deelnemers zijn. Dus bijna 2 jaar later, na febr 2019 zijn er welgeteld 55 deelnemers bijgekomen. Let wel met nog steeds gereduceerde pilot tarieven.

7. Kan het College ons laten weten, hoe zij tegen deze cijfers aankijkt?

In september 2019 blijkt uit antwoorden op art 38 vragen, dat de heer Oosting :

"De heer Oosting herkent de uitspraak niet dat marktpartijen geen interesse hebben in samenwerking. Het is juist andersom. Diverse marktpartijen zijn zeer geïnteresseerd in samenwerking."

8. Hoe komt het dat er sinds september 2019 nog steeds geen sprake is van een geslaagde samenwerking met een marktpartij? Die hadden blijkbaar zeer veel interesse in de samenwerking, aldus de heer Oosting.

We lezen op de website van IZOOF dat IZOOF samenwerkt met WeGo carsharing, als partner.

9. Klopt het dat de voorzitter van de Raad van Commissarissen van Spaarnelanden ook eigenaar is van WeGo carsharing?
10. Zo ja, hoe kijkt het College aan tegen de dubbelrol van de Raad van Commissarissen en vindt het College dit wenselijk?
11. Klopt het dat een commerciële partij heeft aangeboden om IZOOF (Carsharing)?
12. En zijn daar bij o.a. de volgende 2 voorwaarden genoemd? Namelijk dat zowel de AD/Bestuurder (de heer Oosting) als Wego moeten afstand nemen van het project. In ruil daarvoor worden alle opstart en investeringskosten in 1 x afgekocht / betaald door de externe partij.
13. Zo ja is het College of één van de wethouders op de hoogte van deze ontwikkeling?
14. Zo ja waarom is de raad of de commissie niet geïnformeerd hierover?

15. Klopt het dat er een intern rapport binnen Spaarnelanden bestaat met een positief advies over dit aanbod om IZOOF te laten overnemen door een externe partner?
16. Klopt het dat de zoon van Robert Oosting die ook werkzaam is bij dit onderdeel IZOOF en/ of bij Spaarnelanden in dienst is?
17. Klopt het dat de OR heeft aangegeven het kwetsbaar te vinden dat de zoon van de algemeen directeur/ bestuurder werkzaam is bij Spaarnelanden?
18. Indien inderdaad de zoon van de heer Oosting werkzaam is bij Spaarnelanden/ Izoof, Hoe staat het college hier tegenover en zou zoiets mogelijk zijn binnen de eigen gemeentelijke organisatie? D.w.z. een wethouder met een zoon/ dochter in dezelfde organisatie?

In de notulen van de vergadering van AvA Spaarnelanden N.V. van 6 december 2017 valt de volgende voorwaarde m.b.t. het ondernemen van de iZoof-activiteiten door Spaarnelanden N.V. te lezen:

- Spaarnelanden mag niet met de markt in conflict komen, maar mag wel een marginaal aandeel leveren.

Al vanaf de start hanteert iZoof een gesubsidieerd tarief dat substantieel lager ligt dan de marktpartijen die in deze wijken (auto)deeldiensten aanbieden. Tariefvoorbeeld: een uur (auto)rijden waarin 75 km wordt afgelegd:

- iZoof Regelmatig	EUR 5,00
- Greenwheels Regelmatig	EUR 32,00
- Go Sharing Basic (scooter, 1 uur)	EUR 16,20
- Felyx (scooter, 1 uur)	EUR 18,00

19. Vindt het College de tarieven van iZoof marktconform?
20. Is het aanbieden van autodeelauto's onder de marktprijs door de Spaarnelanden/ Gemeente Haarlem niet conflicterend met de markt?

Ondanks het lage tarief staan de iZoof-auto's opvallend veel stil. In het evaluatierapport van iZoof (Februari 2019, blz 23) en uit de cijfers van de informatiebijeenkomst voor de Gemeenteraad (26/06/2019) blijkt dat de bezettingsgraad van de auto's onder de 10% ligt. Toch spreekt Spaarnelanden van een groot succes.

21. Vindt het College dat er reëel gesproken kan worden van een "bewezen succes" als de tarieven die worden gehanteerd nog geen kwart zijn van de tarieven die door marktpartijen worden aangeboden?

In de notulen van de vergadering van AvA Spaarnelanden N.V. van 6 december 2017 valt de volgende voorwaarde m.b.t. het ondernemen van de iZoof-activiteiten door Spaarnelanden N.V. te lezen:

- Spaarnelanden mag niet met de markt in conflict komen, maar mag wel een marginaal aandeel leveren.

iZoof biedt in de wijken waar men actief is een groot aantal auto's aan ten opzichte van de marktpartijen die daar ook auto's aanbieden. In het Ramplaankwartier is deze verhouding 1 Greenwheels-auto staat tot 4 a 5 iZoof auto's.

22. Vindt het College dat Spaarnelanden met een marktaandeel m.b.t. autodeelauto's in het Ramplaankwartier van 80% een marginaal aandeel levert?
23. Vindt het College dat het voor andere marktpartijen, gezien het volume aan auto's en de tariefstelling van iZoof, interessant is om ook een aanvraag in te dienen om in deze wijk actief te mogen zijn met autodeelauto's?

Uit de notulen van de AvA Spaarnelanden N.V., december 2017, blijkt dat de aandeelhouder instemt met de proefperiode mits er een uitgewerkte business case aan het project ten grondslag ligt. Ook de Gemeenteraadsleden werd, tijdens de info-bijeenkomst va 26/06/2018 voorgehouden dat er op korte termijn een business case aan hen zou worden voorgelegd.

24. Kan het College uitleggen waarom de Gemeenteraadsleden, drie jaar na het stellen van deze voorwaarden door de aandeelhouder aan de Directie van Spaarnelanden in de AvA, er nog steeds geen enkel zicht is op de werkelijke kosten en opbrengsten van de diverse iZoof-activiteiten en welke business cases aan de investeringsbeslissingen van Spaarnelanden ten grondslag lagen, terwijl diverse Gemeenteraadsleden hier meermaals schriftelijk en mondeling om verzocht hebben?

Uit diverse uitingen en presentaties, waaronder die gegeven door de directeur van Spaarnelanden tijdens de info-avond voor Gemeenteraadsleden op 26/06/2018, blijkt dat Spaarnelanden keer op keer benadrukt dat iZoof er voor "iedereen" is. Toch werden stadsgenoten die geheel voldeden aan de lidmaatschapscriteria van iZoof, zonder opgaaf van redenen geweigerd. Aangezien de bezettingsgraad van de auto's niet het probleem kan zijn is het waarschijnlijk niet geheel toevallig dat het hier stadsgenoten betrof die in het debat m.b.t. iZoof kritische vragen aan de directeur van Spaarnelanden hadden gesteld.

25. Vindt het College dat burgers die zich, al dan niet kritisch uitlaten over een overheidsdienst, de toegang tot deze diensten, zonder opgaaf van redenen, kan worden geweigerd?
26. Hoeveel personenauto's stonden er in 2017, geregistreerd in Ramplaankwartier (postcode 2015) en Planetenwijk (postcode 2014) conform RDW/CBS registraties?
27. Hoeveel personenauto's stonden er in 2020 geregistreerd Ramplaankwartier (postcode 2015) en Planetenwijk (postcode 2014) conform RDW/CBS registraties?
28. Is het personenautobezit in deze wijken (postcode 2015 en 2024) in deze wijken in de periode 2017-2020 toe- of afgenomen?

Uit de beantwoording van de technische vragen blijkt dat de Gemeente Haarlem het project iZoof "bewezen" acht en verwijst daarbij naar de notitie van het PBL "effecten van autodelen" uit 2015. Op pagina 11 en 12 van dat onderzoek plaatsen de auteurs voetnoten bij hun eigen conclusies.

29. Klopt het dat de auteurs aangegeven dat conclusies van het onderzoek tot stand zijn gekomen zonder deze te vergelijken met een controlegroep of longitudinale opzet?

30. Geven de auteurs op bladzijde 12 aan de gekozen onderzoeksmethode minder geschikt is gebleken?
31. Klopt het dat de auteurs op bladzijde 12 daarom schrijven dat er “enige voorzichtigheid is geboden” m.b.t. de conclusies die uit het onderzoek gehaald zouden kunnen worden?
32. Klopt het dat de auteurs aangeven dat de conclusies van het rapport gebaseerd zijn op een beperkt aantal respondenten en dit geen zekerheid biedt over de causaliteit van autodelen?
33. Klopt het dat de auteurs op blz 12 van de notitie aangegeven dat men denkt dat de respondenten sociaal wenselijke antwoorden hebben gegeven op de vragen over hun rijgedrag?
34. Klopt het dat de auteurs van het onderzoek op blz. 12 aangegeven dat conclusies over de effecten van autodelen mogelijk zijn overschat als gevolg van bovenstaande voetnoten?
35. Klopt het dat de hele onderbouwing van het autodeelbeleid van de Gemeente Haarlem op de aannames uit het onderzoek van het PBL is gebaseerd? (*Informatienota startnotitie beleid autodelen (2019/816872)*)