



Raadsfractie D66  
t.a.v. Bas van Leeuwen & Thessa van der Windt

**Ons kenmerk** CC/2021/86979  
**Datum** 16 februari 2021  
**Afdeling** Concerncontrol  
**Contact** M. van Geffen  
**Telefoon** 023-5114312  
**E-mail** mvangeffen@haarlem.nl

**Onderwerp:** Antwoordbrief Art.38 vragen m.b.t. iZoof (D66)

Geachte heer Van Leeuwen & mevrouw Van der Windt

Op 3 februari 2021 heeft u vragen gesteld ex art. 38 RvO inzake iZoof.

Met deze brief geven wij antwoord op uw vragen. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt. Voor een compleet beeld van de context voegen wij uw brief bij deze antwoordbrief.

1. *Uit de notulen van de AvA blijkt dat de RvC, als voorwaarden voor de iZoof activiteiten, stelt dat er een gedegen business case door de Directie van Spaarnelanden aan de RvC moet worden overlegd. Ook ambtelijk is deze voorwaarde tijdens een presentatie voor de gemeenteraadsleden in juli 2019 in woord en geschrift meegedeeld.*
  - a. *Kan het college aangeven of er wel of geen business case aan de investeringsbeslissingen rond iZoof zijn voorgelegd aan de RvC en aandeelhouder?*

Antwoord:

Er is een business case rond iZoof voorgelegd aan de RvC en aandeelhouder.

- b. *Zo ja, wanneer is deze business case aan de RvC voorgelegd en op welke wijze is de gemeenteraad hierover geïnformeerd?*

Antwoord

De business case iZoof Carsharing met evaluatie is door Spaarnelanden op 20 maart 2019 voorgelegd aan de RvC en op 20 november 2019 geëvalueerd. Bewoners en Spaarnelanden hebben in een bijeenkomst op 11 december 2019 de businesscase met pilotresultaten gepresenteerd aan breed publiek, waartoe ook alle raadsleden via de Griffie waren uitgenodigd. Op 26 juni 2019 werd een technische commissie georganiseerd voor raadsleden door bewoners en Spaarnelanden over iZoof Carsharing. De Commissie Bestuur werd op 14 januari 2020 geïnformeerd over de evaluatie iZoof CarSharing. De gemeenteraad wordt nu

door het college geïnformeerd middels de nu aan de raad aangeboden notitie aangaande de betrokkenheid van Spaarnelanden NV in het bewonersinitiatief iZoof. De businesscase van Social Enterprise Electric Taxi werd op 1 november en 8 november 2017 behandeld in de RvC van Spaarnelanden. Op 6 december 2017 werd dit behandeld in de AvA en op 4 maart 2019 geëvalueerd.

- c. *Indien de gemeenteraad hierover niet is geïnformeerd, terwijl hier door meerdere partijen op verschillende momenten is aangedrongen, heeft het college er dan bewust voor gekozen dit niet te doen? Zo ja, waarom?*

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 1b.

- d. *Zo nee, welke acties heeft het college ondernomen om deze business case(s), die als voorwaarde door de aandeelhouder en RvC is gesteld, alsnog te krijgen en wanneer?*

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 1b.

2. *In het evaluatierapport iZoof van maart 2020 ontbreekt een adequate financiële verantwoording van het project. Wel weet Spaarnelanden het exacte aantal uren gewerkt door vrijwilligers te melden; 1500 uur. Uit de diverse factsheets, social media-kanalen, persberichten etc wordt duidelijk dat er vele medewerkers (en inhuurkrachten) van Spaarnelanden ingezet worden voor diverse iZoof-projecten.*

- a. *In hoeverre kan het college aangeven hoeveel tijd (manuren in FTE) en middelen (investeringen, exploitatie, inhuur) aan de diverse iZoof-projecten is besteed door medewerkers en inhuurkrachten van Spaarnelanden en aan welke processen deze uren zijn besteed?*

Antwoord:

Het project iZoof Carsharing wordt geleid door een projectleider. Dit is 1 FTE. Deze projectleider wordt ondersteund door 1 medewerker die een afstand heeft tot de arbeidsmarkt en diensten onbezoldigd aanbiedt. Voorts zijn deelnemers betrokken in operationele taken rondom vlootbeheer ('AutoMaatjes') en zijn deelnemers betrokken in de conceptontwikkeling. Dit alles gebeurt op vrijwillige basis. Voor de dagelijkse operatie is er administratieve ondersteuning van 0,6 FTE.

Social Enterprise Electric Taxi is een operationeel onderdeel van Spaarnelanden Bedrijven BV. Hier werken 2 FTE's in vaste dienst, de overige inzet is geflexibiliseerd met tijdelijke arbeidkrachten en oproepkrachten gelet op de noodzakelijke instroommogelijkheden.



3. *Uit internationaal onderzoek blijkt dat autodelen zorgt voor een grote mate van substitutie van OV-reizen en fietsritten. Dit wil zeggen dat mensen die van autodeelauto's gebruik maken anders deze ritten met bijvoorbeeld de trein, bus of fiets hadden gemaakt. Volgens een onderzoek van bureau AT Kearney is sprake van bijna 70% substitutie met het OV en fiets (<https://www.kearney.com/automotive/article?/a/the-demystification-of-car-sharing>). Ook het onderzoek van het PBL over autodelen laat een grote mate van substitutie zien. Toch wordt dit effect nauwelijks benoemd in de uitingen van zoals de startnotitie 'Autodelen' van de Gemeente Haarlem en Spaarnelanden.*
- a. *Wat is de reden dat dit substitutie-effect, veroorzaakt door autodelen, niet in de 'startnotitie Autodelen' wordt benoemd?*

Antwoord:

De startnotitie is een eerste aanzet om tot beleidsvorming te komen en is hiermee niet uitputtend. Aandacht is uitgegaan naar de hoofdeffecten, er is gekeken naar de landelijke kennisinstituten en andere gemeenten om tot deze aanzet te komen.

- b. *In hoeverre en op welke wijze heeft het collegeonderzoek gedaan naar de effecten van substitutie bij autodelen met duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets en OV?*

Antwoord:

Er heeft deskresearch plaatsgevonden. De meeste onderzoeken naar de effecten van deel(auto)regelingen zijn niet onafhankelijk tot stand gekomen en leveren niet gemakkelijk vergelijkende gegevens op. Dit voorbehoud onderkende, laten de studies gezamenlijk consistente (bescheiden) voordelen zien van autodelen zeker waar het elektrische voertuigen (EV) betreft (zie bijvoorbeeld: CE Delft 2014, PBL 2015, McKinsey 2016). Daarnaast laten deze studies zien dat autodelen gunstig gedrag aanmoedigt dat het gebruik van openbaar vervoer aanvult en ondersteunt, meer dan dat ze er rechtstreeks mee concurreert. Zie specifiek bijvoorbeeld: Research for TRAN Committee – Infrastructure funding challenges in the sharing economy, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels (2017), of Becker et al. (2017).

Ook McKinsey (2016) beargumenteerd dat er belang is om de deelmobiliteit trend niet in isolatie te bekijken. De gecombineerde impact is significant. Als voorbeeld geven zij aan dat deelmobiliteit kan leiden tot een katalysator in de verkoop van elektrische voertuigen, waardoor innovatie kan worden versneld en bijv. de kosten voor EV batterijen naar beneden wordt gebracht, etc. etc. McKinsey (2017) beargumenteerd aangaande het substitutie effect van autodelen op openbaar vervoer: geleidelijk zou autodelen onderbenutte routes voor openbaar vervoer kunnen vervangen en daarbij de impact op het milieu verminderen. Het onderzoek van Kearney wijst erop dat om het substitutie effect te verkleinen er gekeken

dient te worden naar hoe openbaar vervoer te integreren met autodelen. En autodelen met name als complementair moet worden gezien.

McKinsey (2017) wijst op dat elke stad en mobiliteitsoplossing verschilt. Zo focust de studie van Kearney zich vanuit het perspectief van automobiel onderdeel fabrikanten op Berlijn (en Hamburg). In Berlijn is er sprake van een free-floating deelauto concept op basis van gemak, met meerdere spelers en beperkte mogelijkheden om auto's te reserveren (e-hailing) door bestaande taxi-regulering in de stad. Aan randvoorwaarden voor afname van autobezit worden in een dergelijk concept niet voldaan. Of en in welke mate er sprake is van een substitutie-effect is sterk afhankelijk van diverse factoren.

- c. *Als het AT Kearney-onderzoek correct is, en de autodeelkilometers dus (deels) in plaats komen van OV- en fietskilometers, op welke wijze leidt autodelen dan tot minder autokilometers?*

Antwoord:

De afname van het aantal autokilometers als gevolg van autodelen hangt met vele factoren samen. (Zie, Afweging mate van betrokkenheid (2021/0081874), p.7). Specifiek heeft het iZoof CarSharing initiatief onderzocht welke randvoorwaarden/werkende principes noodzakelijk zijn voor eventuele afname van autokilometers en-bezit en heeft een doelstelling t.a.v. duurzaamheid.

- d. *In hoeverre heeft het college onderzocht in welke mate de iZoof-auto's aan dit substitutie-effect bijdragen?*

Antwoord:

Dit is niet expliciet onderzocht, het vaststellen van een dergelijk effect vereist een longitudo opzet en een interpretatie/kwantificering van indirecte gedragseffecten. Er is gekeken naar de landelijke kennisinstituten voor een algemeen oordeel t.a.v. dit effect.

- e. *Welke invloed heeft het substitutie-effect op de totale CO2 uitstoot van het iZoof- project als duurzame, CO2 neutrale, OV of fietskilometers, worden ingeruild voor autokilometers?*

Antwoord:

De iZoof auto's zijn elektrisch, voor wat betreft directe CO2-uitstoot neemt deze niet toe in een scenario waar openbaar vervoer wordt gesubstitueerd. Ook in een dergelijk scenario wordt door CE Delft een stimulerend beleid van de overheid aangaande autodelen als meestal kosteneffectief beoordeeld.



4. *Hoe oordeelt het College over het faciliteren van autodelen onder de prijs van een duurzame vorm van vervoer, zoals het reizen met de trein?*

Antwoord:

De pilot is een ontwikkelfase geweest, waarin een onvolkomen dienst is geboden, die wordt gecompenseerd met een pilottarief. De tariefstelling van de beoogde coöperatie ligt in lijn met de marktтарieven. Door betrokkenheid van en financiële inleg door bewoners kan iZoof bovendien relatief lage tarieven aanbieden.

5. *In het evaluatierapport iZoof van maart 2020 wordt gesproken over marktfalen m.b.t. autodelen (pagina 11, paragraaf 5.2). Er wordt o.a. geschreven dat “machtsconcentratie bij deelplatformen reëel is”.*

- a. *In hoeverre is het college van mening dat er in Haarlem spraken is van marktfalen m.b.t. deelauto's?*

Antwoord:

Voor een klassiek voorbeeld van marktfalen dat betrekking heeft op Haarlem, zie: Afweging mate van betrokkenheid (2021/0081874), p. 6-7.

- b. *En zo ja; welke partijen hebben momenteel in Haarlem een dermate grote machtsconcentratie dat gesproken kan worden van marktfalen?*

Antwoord:

Een consortium van vier Europese consumentenorganisaties (OCU, Altroconsumo, Deko Proteste en Test-Achats) geeft aan dat personenvervoer platformen geen open ecosystemen zijn, maar een nijging tot centralisatie hebben. Wat resulteert in minder diversiteit, gezonde concurrentie en waarde creatie die niet gedeeld is met de gebruikers. Bij de platformisering van het personenvervoer bestaat door het optreden van netwerkeffecten een risico dat sommige van deze platformen uitgroeien tot monopolies. (OCU Ediciones 2016). Zie ook: Dijck, J. van, T. Poell & M. de Waal, M. (2016), p.60-82.

6. *Op pagina 11 van het iZoof-evaluatierapport van maart 2020, wordt gesproken van systeemfalen m.b.t. het autodelen in Haarlem. Er valt o.a. te lezen: "Bij een marktpartij is er géén garantie op mobiliteit, een commerciële partij kan zich uit een wijk terugtrekken waar de marges te laag blijken "*

a. *Wat is de visie van het college op autodelen in Haarlem?*

Antwoord:

De startnotie autodelen 2019/816872 geeft aan dat gemeente Haarlem beoogd autodelen te faciliteren en stimuleren.

b. *Welke verschillende vormen van overheidsbetrokkenheid zijn er afgewogen (denk aan: subsidie, tender, zelf doen, inkopen, etc)?*

Antwoord:

Zie: 2019/816872, voor de verschillende elementen is een eerste invulling voor de beleidsontwikkeling gegeven (subsidie/regulering etc.).

c. *Welke analyse is er gemaakt bij deze afweging (voor-, nadelen, kosten/baten, etc)?*

Antwoord:

Zie: 2019/816872.

7. *Op pagina 13 van het evaluatierapport iZoof van maart 2020 valt het volgende te lezen: Spaarnelanden legt het besluit tot het afronden middels een transitiefase voor aan haar RvC en aandeelhouders. 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. Ondanks de bovenstaande aankondiging, is de proef verlengd tot eind december.*

a. *In hoeverre is het college als aandeelhouder in april 2020 geïnformeerd door Spaarnelanden over een beëindigingsplan per 30 juni 2020?*

Antwoord:

Door de bijzondere omstandigheden van 2020 kon de toezegging (om medio 2020 de raad te informeren over de uitkomst van de evaluatie van de pilot en het vervolg van de pilot en de betrokkenheid van Spaarnelanden bij het vervolg) niet waargemaakt worden en is deze opgeschoven naar eind 2020. Door de effecten van COVID19 werd deze datum niet gehaald.



- b. *Zo nee, welke acties heeft het college als aandeelhouder ondernomen richting Spaarnelanden om hen alsnog te bewegen het toegezegde beëindigingsplan aan de aandeelhouder voor te leggen?*

Antwoord:

De huidige aandeelhouder heeft in een vragenuur van de raad kenbaar gemaakt dat eind januari 2021 hij de raad zal informeren over de uitkomst van de evaluatie van de pilot en het vervolg van de pilot en de betrokkenheid van Spaarnelanden bij het vervolg. Eind januari was de opinienota 'Afweging mate van betrokkenheid iZoof CarSharing' gereed. Aangezien de Artikel 38 vragen en de reactie van het college niet los verzonden konden worden, is besloten om de stukken samen in het college van 16 februari te agenderen. De opinienota wordt ter bespreking gestuurd naar de eerstvolgende vergadering van de commissie bestuur.

- c. *In hoeverre en op welke wijze heeft de aandeelhouder ingestemd met het stilzwijgend verlengen van de iZoof-activiteiten en zo ja, op welke grond is toestemming verleend om hiermee door te gaan?*

Antwoord:

In de aandeelhouderslijn van Spaarnelanden is de afspraak gemaakt om de pilot binnen bestaand operationeel budget in de lucht te houden in afwachting van besluitvorming binnen de gemeente Haarlem over de vraag of en welke rol wenselijk is voor Spaarnelanden in het ondersteunen van dit bewonersinitiatief. Er is ook afgesproken om tijdens deze fase niet substantieel uit te rollen en te wachten met verdere vorming van een overkoepelende organisatie met betrokkenheid van Spaarnelanden. Spaarnelanden is verzocht te wachten op deze besluitvorming.

8. *De tot december 2020 verlengde pilot fase is afgelopen. In hoeverre worden er op dit moment nog kosten gemaakt voor Izoof Carsharing?*

Antwoord:

Er is afgesproken dat de directe operationele kosten van de pilot niet meer bedragen dan een saldo van € 50.000 in 2020.

9. *Op bladzijde 3 van het evaluatierapport iZoof van maart 2020 schrijft Spaarnelanden de volgende reden op waarom autodelen zou opwegen tegen het "systeem" van eigen autobezit: 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.*

a. *Wat is het eindbeeld van het college als het gaat om deelauto's gefaciliteerd door een overheids NV?*

Antwoord:

Zie: Afweging mate van betrokkenheid (2021/0081874), p. 12-13.

b. *Wat is het beeld van het college als het gaat om substitutie van OV en fietskilometers bij grootschalige beschikbaarheid van deelauto's tegen tarieven lager dan de aanbieders in de markt?*

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 3.

10. *Op bladzijde 3 van het evaluatierapport iZoof van maart 2020 schrijft Spaarnelanden het volgende: Incidenteel autogebruik wordt door autodelen betaalbaar voor de laagste inkomens (bijv. studenten, ouderen) en is een aanvulling voor mensen die anderszins van het openbaar vervoer gebruik maken (bijv. forensen, toeristen).*

a. *Als dit de visie is, waarom is er dan voor deze twee pilot wijken gekozen?*

Antwoord:

*De pilot is gestart als bewonersinitiatief in de wijken waar deze inwoners wonen.*

b. *In hoeverre is onderzocht of deze groepen inderdaad gebruik maken van autodelen?*

Antwoord:

*iZoof CarSharing heeft middels een enquête de deelnemers ondervraagd aangaande het gebruik.*





11. *Hoe verhouden de activiteiten van Izoof Carsharing zich tot de wet markt en overheid?*

a. *Op welke wijze is dit onderzocht en getoetst?*

Antwoord:

Op dit moment is iZoof CarSharing ondergebracht in een BV en acteert als commercieel rechtspersoon. Er is een adviesaanvraag gedaan bij Pot Jonker advocaten o.a. aangaande het vervolg als bedrijfsactiviteit.

a. *Wat waren de uitkomsten van dit onderzoek?*

Antwoord:

Hieruit komt naar voren: dat om als gemeente een verregaande mate van toezicht te kunnen blijven houden op de activiteiten, t.b.v. transparantie en het aanbestedingsrecht het advies is de juridische structuur aan te passen. Dit houdt in dat er onder de N.V. een Holding B.V. wordt opgericht. Onder de Holding komen verschillende werkmaatschappijen te hangen die economische activiteiten zullen gaan verrichten - veelal maatschappelijke projecten – in samenwerking met dan wel in opdracht van derde partijen. De omzetten die in de in werkmaatschappijen worden gerealiseerd, zullen voornamelijk voortkomen uit opdrachten die de werkmaatschappijen van deze derde partijen ontvangen. De aandeelhoudende gemeenten kunnen in beginsel niet onderhands opdrachten verstrekken aan de werkmaatschappijen, tenzij sprake is van opdrachten met een waarde onder het drempelbedrag en het inkoopbeleid van de gemeenten onderhandse gunning toestaat. Voor andere opdrachten die de gemeenten wensen te verstrekken geldt dat de werkmaatschappijen in beginsel kunnen deelnemen aan de aanbestedingsprocedures die de gemeenten zullen moeten organiseren. In dat geval spelen niet zozeer de staatssteunregels en de gedragsregels in de wet Markt en Overheid in het kader van de opdrachtverlening een rol, maar zijn het de Europese aanbestedingsregels die leidend zijn. Zie ook: Afweging mate van betrokkenheid (2021/0081874), p 9-11.

12. *In hoeverre klopt het dat Izoof een Haarlemse Taxi onderneming heeft overgenomen?*

a. *Wat zijn de afwegingen hierbij geweest?*

Antwoord:

De Social Enterprise iZoof Electric Taxi is gestart als een samenwerking van Spaarnelanden Bedrijven BV en Taxi Centrale Haarlem. Door de krachten te bundelen kon worden bewerkstelligd dat er een volledig elektrische vervoersdienst kon worden aangeboden, waarbij medewerkers van Spaarnelanden de kans krijgen om in het kader

van duurzame inzetbaarheid te reintegreren in werk of de laatste fase van hun loopbaan werkzaam af te sluiten. Dit is de hoofdoverweging.

*b. Op welke wijze zijn college (als aandeelhouder) en raad hierover geïnformeerd?*

Antwoord:

De businesscase van Social Enterprise Electric Taxi werd op 1 november en 8 november 2017 behandeld in de RvC van Spaarnelanden. Op 6 december 2017 werd dit behandeld in de AvA en op 4 maart 2019 geëvalueerd.

*13. In hoeverre klopt het dat Izoof ook re-integratie diensten aanbiedt (zie <https://izoof.com/zakelijk/een-nieuwe-werkrichting-in-met-izoof-re-integratie-en-detachering/>) ? Op welke wijze zijn college (als aandeelhouder) en raad hierover geïnformeerd?*

Antwoord:

Dit is correct, zie ook 12a. Er bestaat ook belangstelling van andere organisaties om deze diensten af te nemen.

*14. Wat is de huidige stand van zaken van de opvolging van de vier aanbevelingen van het RKC rapport Afstand en Invloed?*

*a. Klopt het dat u de statutenwijziging nog niet ter goedkeuring aan de gemeenteraad hebt voorgelegd?*

Antwoord:

Dit is correct. Een deel van deze aanbevelingen worden opgevolgd middels de nu aan de raad aangeboden nota aangaande de betrokkenheid van Spaarnelanden NV.

*b. Volgens de jaaragenda van de commissie bestuur zou de aangepaste nota verbonden partijen op 11 februari a.s. besproken worden. Het stuk is niet als agendapunt opgevoerd. Wanneer verwacht u de nota wel te kunnen bespreken?*

Antwoord:

De BAZ wordt afgedaan d.m.v. actualisering nota verbonden partijen, per 1 april 2020.



15. *Wat vindt u van het feit dat een overheids-NV/BV ook commerciële activiteiten ontwikkelt en daarvoor gebruikt maakt van de infrastructuur van de overheids-NV/BV?*

Antwoord:

Mocht de raad besluiten voorkeur uit te spreken voor een scenario waar iZoof als bedrijfsactiviteit wordt gecontinueerd: ziet het college het als randvoorwaardelijk om de juridische structuur van Spaarnelanden NV aan te passen. (zie: p. )

- a. *Wanneer kan de gemeenteraad het toegezegde kader voor marktactiviteiten of initiatieven buiten de initiële opdracht van overheids-NV's/BV's tegemoet zien?*

Antwoord:

Deze toezegging wordt betrokken bij de actualisering nota verbonden partijen, zie 14b.

16. *Hoe kijkt u aan tegen het bepaalde in artikel 20.6 en 27.7 van de Statuten waarin staat dat de directeur en/of een commissaris niet deelneemt aan de beraadslaging en besluitvorming indien hij/zij daarbij een (in)direct persoonlijk belang heeft dat tegenstrijdig is met het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming?*

- a. *Hoe kijkt u in dit verband aan tegen de indiensttreding van familieleden van de directeur bij Spaarnelanden N.V.?*

Antwoord:

De zoon van de directeur is als oproepkracht werkzaam voor centralistenwerk bij het taxi onderdeel. Hij werd door een tussenpersoon gepolst voor dit werk in de BV. Het protocol is hierop gevolgd; er heeft gesprek en beoordeling in MT Spaarnelanden plaatsgevonden. Het MT van Spaarnelanden heeft beoordeeld dat deze vorm van werken is toegestaan, dat deze werkverhouding niet mag leiden tot een arbeidsovereenkomst, er geen sprake mag zijn van een directe aansturingrelatie en te allen tijde direct opzegbaar zijn. Er heeft ook hieromtrent een gesprek plaatsgevonden tussen aandeelhouderhouder, commissaris en directeur, n.a.v. de artikel 38 vragen, dit heeft niet tot een ander oordeel geleid.

- b. *Hoe kijkt u in dit verband aan tegen de kennelijk tegenstrijdige belangen die een commissaris heeft?*

Antwoord:

De voorzitter van de Raad van Commissarissen is tevens commissaris van het bedrijf WeGo. De voorzitter heeft dit zelf gemeld aan de directie van Spaarnelanden en de RvC, toen duidelijk werd dat bewoners wilden kiezen voor het afnemen van het WeGo systeem. Ook is dit gemeld in de AvA. De melding in de aandeelhoudersvergadering door

de voorzitter van de RvC is beoordeeld door de aandeelhouders. Er is afgesproken dat er wel oplettendheid nodig is in ontwikkelingen gelet op mogelijk conflict of interest, maar niet zodanig dat Spaarnelanden WeGO op verzoek niet kan inschakelen. (Hiervan is nu geen sprake meer gezien de voorzitter per 31 december 2020 gestopt is als commissaris).

17. Hoe kijkt u aan tegen de "vermarkting" van openbare ruimte, waarbij diverse aanbieders op willekeurige plekken voorwerpen, zoals auto's, scooters, fietsen en steps parkeren, zodat mensen die kunnen gebruiken? (toelichting: in andere gemeentes betalen deelauto aanbieders een vergoeding per auto aan de gemeente)

Antwoord:

Zie: Afweging mate van betrokkenheid (2021/0081874), kaders: p 6-7.

Hoogachtend,

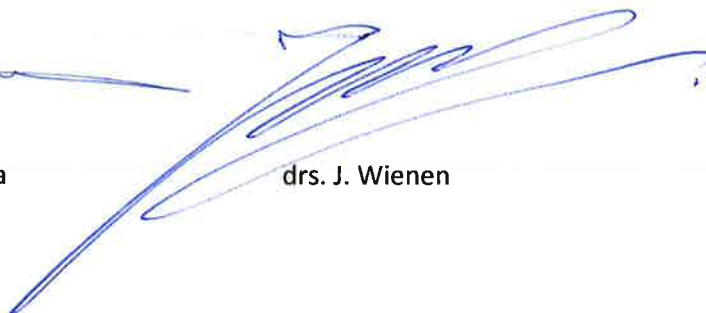
Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,



mr. C.M. Lenstra



drs. J. Wienen