

In reactie op uw technische vragen aangaande iZoof CarSharing Businesscase (geheim) stuur ik u bij deze de beantwoording.

Gezien de opgelegde geheimhouding op de businesscase, valt de beantwoording van deze vragen ook onder de reikwijdte van de geheimhouding

Technische vragen van OPHaarlem over iZoof

Algemeen

-Vraag 1: Waren er geen iZoof-deskundigen met o.m. actieve kennis van pilot- en verlengde pilotfase beschikbaar van Spaarnelanden en/of de Coöperatieve vereniging i.o. om de business case toe te lichten?

Antwoord: Het verzoek was om de beoordeling van de businesscase toe te lichten. De aandeelhouder, ambtelijk vertegenwoordigt door concerncontrol, heeft de businesscase beoordeeld.

-Vraag 2: Was in die voege de presentatie door concerncontrol en specifiek door de concerncontroller noodzakelijk of lagen er andere technische aspecten aan ten grondslag?

Antwoord: Zie 1.

-Vraag 3: Klopt het dat de gepresenteerde cijfers in de business case en de BC zelf dateren van 2019?

Antwoord: Dit is correct

-Vraag 4: Is de pilot destijds opgesteld, cq. vormgegeven door concerncontrol/de concerncontroller?

Antwoord: De pilot is niet opgesteld/vormgegeven door concerncontrol / de concerncontroller, maar door het bewonersinitiatief in samenwerking met Spaarnelanden N.V.

-Vraag 5: Als de cijfers dateren van 2019 is het dan aannemelijk dat de exploitatieomvang van het jaar 2021 af zal wijken van de thans gevisualiseerde cijfers over 2021 als iZoof in de beoogde vorm(geving) kan aanvangen?

Antwoord: Dit is aannemelijk, er is hangende de besluitvorming aangaande iZoof CarSharing vertraging opgelopen in de uitrol.

-Vraag 6: Kan dat ook het geval zijn met 2022 en wellicht daaropvolgende jaren?

Antwoord: Spaarnelanden NV heeft aangegeven dat een versnelling van uitrol mogelijk is. De impact op de exploitatieomvang in 2022 en daaropvolgende jaren is afhankelijk van of en hoe snel er kan worden overgegaan tot uitrol.

-Vraag 7: Kan OPHaarlem een geactualiseerde business case ontvangen?

Antwoord: Er is geen capaciteit naar het actualiseren van de businesscase gegaan, hangende de besluitvorming aangaande de continuering en betrokkenheid van Spaarnelanden NV bij iZoof CarSharing.

-Vraag 8: Uitgaande van de vormgeving van een Coöperatieve vereniging en van een BV: Kan OPHaarlem de afzonderlijke meerjarenbegrotingen/exploitatie-opzetten van de coöperatieve vereniging en de BV ontvangen?

Antwoord: Deze afzonderlijke meerjarenbegrotingen/exploitatiepzetten vallen niet onder de gemeente Haarlem en zijn dus niet in ons bezit. Derhalve kan de door u gevraagde afzonderlijke meerjarenbegrotingen niet verstrekt worden.

-Vraag 9: Kunnen idem, ook de afzonderlijke balansen en andere **afzonderlijke** overzichten aan OPHaarlem aangereikt worden? Toelichting/voorbeeld: de post 'Kapitaal deelgenoten' zal naar alle waarschijnlijkheid een onderdeel uitmaken van de Coöperatieve vereniging en niet van de BV.

Antwoord: Deze afzonderlijke balansen en overzichten vallen niet onder de gemeente Haarlem en zijn dus niet in ons bezit. Alleen de geconsolideerde jaarrekening van Spaarnelands ontvangt de aandeelhouder en krijgt als gebruikelijk de raad ieder jaar ook toegestuurd. Derhalve kan de door u gevraagde afzonderlijke balansen en overzichten niet verstrekt worden.

-Vraag 10: Kan geconstateerd worden dat het niet technisch scheiden van de belangen (exploitatie w.o. personele inzet en de verdeling materiële kosten) en geldstromen van de BV en de van de Coöperatieve vereniging onvoldoende inzicht bieden in twee te scheiden bedrijfsvoeringen?

Antwoord: De structurering van een Holding met werkmaatschappijen en de bijzondere samenwerking met een coöperatieve vereniging die borg staat voor de warme kring als beproefd in de pilot, dragen beiden bij aan het kunnen en willen scheiden van twee bedrijfsvoeringen.

-Vraag 11: Kan de geïntegreerde opzet van de BV en de Coöperatieve vereniging er op duiden dat de CV in de bedrijfsvoering ondergeschikt functioneert t.o.v. de op te richten BV?

Antwoord: Dit is een mogelijkheid en zal onderdeel zijn van een nadere uitwerking.

-Vraag 12: Welke functies/functionarissen zijn vertegenwoordigd in de treasurycommissie van de gemeente Haarlem?

Antwoord:

De TC bestaat uit:

- *Concerncontroller (voorzitter)*
- *Hoofd Financiën*
- *Consulent financiën*
- *Twee adviseurs omtrent treasury vanuit afdeling Concerncontrol*

-Vraag 13: Kan OPHaarlem het onderzoek van Spaarnelands ontvangen waaruit de correlatie tussen afname van het autobezit en de toename van iZoof deelauto's blijkt?

Antwoord: Spaarnelands NV heeft een enquête onderzoek uitgevoerd, waaruit een afname van autobezit blijkt als gevolg van het pilot initiatief. Deze enquêtegegevens vallen niet onder de gemeente Haarlem en zijn dus niet in ons bezit. Alleen de businesscase heeft de aandeelhouder ontvangen. Derhalve kan het door u gevraagde onderzoek niet verstrekt worden.

-Vraag 14: Volgens het CROW zijn er nu ongeveer 3000 round-trip deelauto's in Nederland. Kan dit aantal beaamd worden en kan OPHaarlem de enquête ontvangen op basis waarvan de verwachte groei tot 1.400 deelauto's in Haarlem tot zou blijken?

Antwoord: Zie vraag 13. Volgens CROW-KpVV beschikt Nederland in het voorjaar van 2020 over 64.000 deelauto's incl. peer-to-peer. Hiervan zijn 3.130 roundtrip auto's, en 3.034 community based (zie onderstaand).

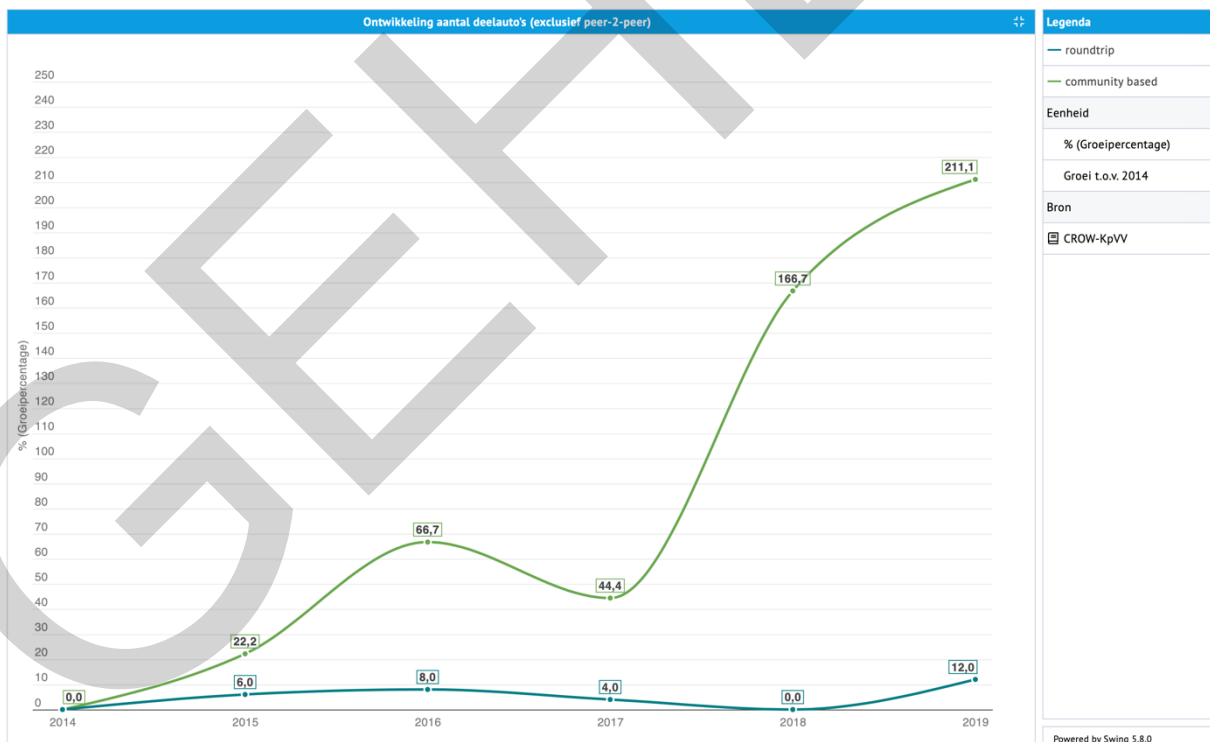
Ontwikkeling aantal deelauto's (exclusief peer-2-peer)

	roundtrip	free-floating	community based	business carsharing
2012	2.139	300	0	0
2013	2.082	300	430	0
2014	2.160	300	608	0
2015	2.103	415	734	2.248
2016	2.499	414	1.082	2.228
2017	2.368	441	1.354	1.738
2018	2.499	521	1.808	3.054
2019	2.566	555	2.617	3.391
2020	3.130	560	3.043	4.569

Eenheid: aantal

Bron: CROW-KpVV

Onderstaande grafiek geeft het groeipercentage van het aantal deelauto's in gemeente Haarlem t.o.v. 2014 weer:



Financieel/personele formatie

Inleiding bij de vraag:

In de technische sessie is toegelicht dat er uit wordt gegaan van 2 uur noodzakelijke inzet per week per vrijwilliger per auto. Als die berekening wordt gerelateerd aan de beoogde 1.400 deelauto's in de toekomst geeft dit de volgende berekening:

1400 auto's x 2 uur x 52 weken = 145.000 uur (afgerond). Als wordt uitgegaan van een effectieve inzet van een beroepskracht van maximaal 1.600 uur per jaar betekent de inzet van vrijwilligers een besparing op betaald personeel van 90 FTE, overeenkomend met ongeveer 4,5 mi 'uitgespaarde' loonkosten. Uitgangspunt in deze berekening is 1 vrijwilliger per auto?

-Vraag 15: Kloppen de uitgangspunten van 2 uur per week per vrijwilliger per auto en één vrijwilliger per auto? Zo, neen, kan OPHaarlem dan de juiste berekening ontvangen?

Antwoord: Deze berekening van het aantal vrijwilligers en het aantal benodigde fte is anders en meer op maat gemaakt op de organisatie en de fase waarin de onderneming verkeert. Er is daarbij gerekend met de volgende variabelen:

- *de bedrijfsgrootte in aantal deelnemers en aantal deelauto's is in 5 fasen verdeeld en bepaalt het aantal fte aan benodigde vrijwilligers als ambassadeurs en voor de communicatie*
- *voor de vrijwilligers van de auto's: [REDACTED] aan automaatjes per [REDACTED] deelauto's en [REDACTED] aan coördinatie [REDACTED] automaatjes*

-Vraag 16: Is het te verwachten dat vrijwilligers permanent/continu deze inzet plegen en blijven plegen?

Antwoord: (i) De deelgenoten committeren zich voor ten minste 3 jaar, (ii) de vrijwillige inzet wordt aantrekkelijk gemaakt door gereduceerde tarieven (iii) de benodigde gemiddelde vrijwillige inzet per deelauto zal afnemen naarmate het initiatief meer vaste grond heeft (bijv. afname in inzet op uitrol, ambassadeurschap).

-Vraag 17: Is het reëel om geen risicopost te begroten voor niet-ingezette vrijwilligersuren?

Antwoord: Er wordt pas overgegaan tot een operational leasecontract als er afdoende deelgenoten zijn die zich kunnen committeren.

-Vraag 18: Kan toegelicht worden hoe de post 'Kapitaal deelgenoten' van bijna € 1.000 per deelauto (op basis gemiddeld aantal per jaar) daalt naar € 728 per deelauto in 2030.

Antwoord: Het [REDACTED] is voor alle jaren gelijk en komt gemiddeld uit op [REDACTED] per deelauto. Daarnaast wordt jaarlijks het resultaat toegevoegd aan het eigen vermogen

van de coöperatie. Vanaf het moment dat een gezonde solvabiliteit wordt bereikt [REDACTED]

-Vraag 19: Op pagina 23 van de notitie iZoof 'Delen is vermenigvuldigen' wordt een representatieve verdeling van deelgenoten, gebruikers en deelbijdragen per maand gepresenteerd. Volgens OPHaarlem is hier een gemiddelde uurvergoeding uit te berekenen. Toelichting: Inkomsten € 1.155; aantal km's 215, dan ontstaat hier uit een gemiddelde uurvergoeding van € 5,37 exclusief de kosten van opladen, die de ANWB berekent op 8 cent per km, aan een openbare oplaadpaal. Gegeven de 1.215 km en de 215 uur komt dat uit op 43 cent per verhuurd uur en een netto omzet/uurtarief van € 4,94 per uur. Mag OPHaarlem aannemen dat de verdeling op pagina 23 leidt tot het uurtarief, zijnde € 4,94, dat in de business case als uitgangspunt is gebruikt? Zo neen, wat is dan het gemiddelde en gewogen uurtarief waarmee is gerekend?

Antwoord: Het systeem van iZoof werkt anders. iZoof berekent geen uurtarieven maar er worden voor de gehele looptijd van het operational leasecontract [REDACTED] klassen van gebruik – normaal, extra en vaak. De in de tabel [REDACTED] per maand voor dat abonnement. Omdat iZoof inclusief wil zijn en iedereen toegang wil geven tot mobiliteit, mogen ook andere bewoners mee doen, zij kunnen dan een gebruikersbundel afnemen van [REDACTED]. De abonnementen en gemiddelde uren zijn berekend op basis van de uitkomsten uit de pilot. Als [REDACTED] per maand wordt gereden, is dit het juiste uurtarief. In de praktijk kan dit afwijken.

-Vraag 20: Kan gespecificeerd toegelicht worden hoe de bezettingsgraad in de pilotperiode en de verlengde pilot uitgaande van inkomsten van totaal € 122.000 en uitgaande van 18 gebruiksuren per dag berekend is?

Antwoord: De bezettingsgraad wordt berekend op basis van operationele uren en geboekte uren.

-Vraag 21: Kan over de pilotperiode en de verlengde pilot de rittenadministratie, die u ook als onderliggend document dient te gebruiken bij de bezettingsgraad, aangereikt worden aan OPHaarlem?

Antwoord: De rittenadministratie valt niet onder de gemeente Haarlem en is dus niet in ons bezit. Alleen de businesscase heeft de aandeelhouder ontvangen. Derhalve kan het door u gevraagde administratie niet verstrekt worden.

-Vraag 22: Krijgen de vrijwilligers voor hun inzet een rijtegoed en zo ja, wat bedraagt het rijtegoed per vrijwilliger en in totaal en hoe is het rijtegoed verwerkt in de business case?

Antwoord: De vrijwilligersvergoedingen zijn opgenomen in de Businesscase als personele kosten.

-Vraag 22A: Kan de lage gemiddelde loonsom wijzen op een te lage inschatting van de kosten van management en specialistische functies?

Antwoord: Neen, er is rekening gehouden met marktconforme lonen en benodigde inzet aan specialistische functies. De loonsom is verder laag door de inzet van vrijwilligersuren. De deelgenoten in de coöperatie zorgen voor de deelauto – de deelauto is hun gezamenlijke eigen auto die ze laden, wegbrengen voor onderhoud, wassen en schoonhouden - en verder worden er geen auto's in de buurt uitgerold als de buurtorganisatie met de deelgenoten niet is opgezet. Deze begeleidt op vrijwillige basis de buurt als ambassadeur en bij het aansturen van de automaatjes.

-Vraag 22B: Kan het verschil toegelicht worden in 2020 tussen (pagina 4) het gemiddelde aantal auto's (29) en de gemiddelde netto opbrengst per auto (€ 9.769), zijnde € 283.301 en de netto omzet op pagina 8 van de BC zijnde € 278.423? N.B. deze berekening/vergelijking over 2021 is wel gelijk.
Antwoord: *De gemiddelden zijn afgerond op gehele getallen. Het gemiddeld aantal deelauto's in 2020 is 28,50¹ en afgerond 29. Dit verklaart het verschil.*

-Vraag 22C: Is uiteindelijk (in 2030) een doorberekende huur van 0,5% van de exploitatie een reëel bedrag/percentage in relatie tot de formatieomvang en de te verrichten werkzaamheden?

Antwoord: *De huurkosten voor de medewerkers zijn gedetailleerd berekend op basis van de m2 werkplek standaarden en wettelijke voorschriften (zie o.a. Skepp) en de gemiddelde m2 kantoorhuurprijzen zoals jaarlijks worden gepubliceerd door de regionale vastgoedmakelaars (zie o.a. Funda). De huurlasten zijn marktconform berekend op basis van de verwachte fte bezetting in 2030. Indien gebruik wordt gemaakt van de industriële panden van Spaarnelanden NV, zullen deze kosten berekend op marktconforme tarieven naar verwachting lager zijn.*

Organisatorische/juridische vormgeving vormgeving/overige vragen

-Vraag 23: In hoeverre kan de gemeente Haarlem direct, of via deelnemingen van Spaarnelanden NV aangesproken worden bij een faillissement van iZoof BV of de Coöperatieve vereniging als aannemelijk te maken is door schuldeisers dat de gemeente Haarlem niet toereikend de financiële degelijkheid van de bedrijfsvoering heeft onderzocht en bijvoorbeeld gebruik gemaakt heeft van een 2 jaar oude business case?

Antwoord: *De businesscase die voorligt wordt gebruikt voor het bepalen van richting na de doorlopen pilot. De vraagstelling gaat uit van een vervolg op de pilot met betrokkenheid van Spaarnelanden. Het vervolg zal dan zijn dat de businesscase geactualiseerd en opnieuw beoordeeld zal worden. Indien de beoordeling een positieve uitkomst kent zal overgegaan worden op de inrichting van de holdingstructuur. De verantwoordelijkheid van een degelijke bedrijfsvoering ligt in zijn algemeenheid en ook bij Spaarnelanden bij de directie en de raad van commissarissen.*

-Vraag 24: *Toelichting: op pagina 5 van de iZoof notitie 'delen is vermenigvuldigen' staat het volgende vermeld: 'De bewoners in de coöperatie organiseren samen alleen het beheer en onderhoud, delen in de kosten en investeren in een bestendige solvabele hybride organisatie die hen duurzaam voorziet in de behoefte van e-deelmobiliteit.'* Zijn de voorgestelde ex ante restricties in de rechten en plichten van de leden van de Coöperatieve vereniging bij de oprichting van de CV uitvoerbaar?

Antwoord: *Op basis van de uitgevoerde pilot is er een positieve verwachting ten aanzien van de gevraagde uitvoerbaarheid.*

-Vraag 25: Is er een beoogd voorzitter van de Coöperatieve vereniging?

Antwoord: *Er is nog geen beoogd voorzitter, dit maakt onderdeel uit van het vervolgontwerp.*

-Vraag 26: Zo ja, heeft die beoogd voorzitter een link met Spaarnelanden N.V.?

Antwoord: *zie 25*

¹ Ter toelichting: niet alle deelauto's zijn al op 01/01/2020 operationeel, er vindt ook gedurende het jaar uitrol plaats.

-Vraag 27: Hoe is het stemrecht van de Coöperatieve vereniging ingericht?

Antwoord: *In de business case is uitgegaan van [REDACTED] plaatsvindt op basis van consent, ofwel: geen bezwaar.*

-Vraag 28: Welke (financiële) risico's kan de coöperatieve vereniging lopen als een aanmerkelijk deel van de leden zou opzeggen en wie draagt daarvoor uiteindelijk de risico's?

Antwoord: *In de business case is uitgegaan [REDACTED]*

Doordat de bijdragen per maand van de deelgenoten zijn gekoppeld aan de looptijd van het operational leasecontract (zie BC), zijn de financiële risico's van de deelauto's in beginsel afgedekt. De abonnementen dekken eveneens de overige vaste lasten. Voorts zullen in de onderhandeling met de leasebedrijven – er is sprake van grootgebruik – net als voor fleetowners afspraken worden gemaakt over voortijdige beëindiging van leaseovereenkomsten.

Er worden aanloopkosten gemaakt die in het begin nog leiden tot een negatief resultaat. Dit wordt [REDACTED] is er een eigen vermogen opgebouwd dat [REDACTED] solvabiliteit is bereikt, waarmee eventuele verliezen kunnen worden opgevangen.

Financiële risico's zijn niet vooraf uit te sluiten bij een bedrijfsvoering en in de samenwerking met overheid en burgers. Spaarnelanden NV heeft echter naast de wettelijke vereisten als publieke onderneming een up-to-date corporate governance met o.a. riskmanagement en (tussentijdse) verantwoording naar RvC en aandeelhouders (Two Tier Board). De risico's van de groep en de activiteiten worden bewaakt in tussentijdse (financiële) verantwoordingen en forecasts en jaarrekeningen. Strategie, (meerjaren-) plannen en begrotingen moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de leden van de Raad van Commissarissen en aandeelhouders alvorens er aan de directie mandaat wordt verstrekt. Dit toezicht en de mogelijkheid tot tijdige bijsturing, mitigeren voor een groot deel de risico's.

-Vraag 29: Is de bewonersvereniging 'Ons Buurtschap' een synoniem voor de Coöperatieve vereniging en verwijzend naar vraag 11: is de bewonersvereniging, respectievelijk de Coöperatieve vereniging, een onderdeel van de B.V dan wel er juridisch aan gelinkt?

Antwoord: *Dit is niet synoniem voor de Cooperative vereniging, de betrokkenheid van Ons Buurtschap bij de Coöperatieve vereniging maakt onderdeel uit van het eventuele nader ontwerp.*