



Raadsfractie
t.a.v. VVD de heer J. Boer

Kenmerk CC/2019/764461
Datum 24 september 2019
Afdeling Concerncontrol
Contact M.A. Jonker
Telefoon 0235113029
E-mail majonker@haarlem.nl

Onderwerp: Beantwoording raadsvragen ex art 38 RvO van VVD over iZoof

Geachte heer Boer,

Op 29 augustus heeft u vragen gesteld ex art. 38 RvO inzake iZoof deelauto project Spaarnelanden. 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.

VVD Haarlem wil graag de volgende vragen stellen met betrekking tot het iZoof, het deelautoproject van Spaarnelanden. Recent hebben bewoners van o.a. de Burgwalbuurt en de Scheepmakersdijk een folder in de bus ontvangen van Hely. Een commercieel aanbieder van diverse vervoermiddelen, zoals fiets, e-bike, bakfiets en stadsauto.

Eind november 2018 bleek uit technische beantwoording dat In de aandeelhoudersvergadering van 15 mei 2018 een voorstel heeft gelegen waarin scheiding aangebracht gaat worden tussen de overheidsdiensten en marktgerichte activiteiten van Spaarnelanden alsmede een opdracht tot nadere uitwerking van een nieuwe juridische structuur in 2018. Het is passend bij de rol van het college als aandeelhouder van Spaarnelanden om deze informatie in te zien en zijn oordeel over de ingezette plannen te geven.

1. *Heeft het college inmiddels zijn oordeel gevormd over de ingezette plannen en wanneer wordt de raad hierover geïnformeerd?*

Antwoord: Het college heeft zich nog geen oordeel kunnen vormen. De Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA) van 13 mei 2019 is akkoord gegaan met verlenging van de pilot. Tevens is opdracht gegeven een nieuwe juridische structuur te ontwerpen. Het ontwerp is gericht op het onderbrengen van de uitvoering van publieke en marktactiviteiten in verschillende vennootschappen. Daarbij is het uitgangspunt dat de publieke activiteiten en de marktactiviteiten van Spaarnelanden inhoudelijk aan elkaar verwant zijn en blijven. Het onderbrengen van de onderscheiden activiteiten van Spaarnelanden in verschillende vennootschappen maken een andere juridische structuur dan de huidige noodzakelijk.

Voor de (eventuele) omzetting van de huidige experimentele fase van iZoof Carsharing naar een binnen Spaarnelanden ondergebracht bedrijfsmatige activiteit zal een businesscase worden opgesteld met een risicoprofiel. Na goedkeuring van de businesscase kan de bijbehorende activiteit in het bijpassende organisatieonderdeel van Spaarnelanden worden ondergebracht.

Uitgaande van een gezonde bedrijfsvoering van Spaarnelanden als maatschappelijke onderneming, worden in de ontwerpfasen diverse aspecten die zijn verbonden aan een andere juridische structuur in beeld gebracht. Op grond daarvan kan een afweging worden gemaakt in de AvA, welke daarna aan de beide colleges van Haarlem en Zandvoort zal worden voorgelegd. Daarna zullen ook de raden worden betrokken. Parallel aan het ontwerpen van de juridische structuur loopt er een RKC onderzoek naar Governance Overheids NV's. Naar verwachting wordt dit RKC onderzoek in het derde kwartaal / begin vierde kwartaal van 2019 opgeleverd. De uitkomst van het RKC rapport zal worden betrokken bij de afwegingen van de governance en inrichting van Spaarnelanden dat dan eind vierde kwartaal / begin eerste kwartaal 2020 aan de raad kan worden aangeboden.

Eind november 2018 bleek uit technische beantwoording dat "Op dit moment bevindt Spaarnelanden zich in de experimentele fase. Als aangegeven bij de beantwoording technische vragen eerste ronde investeert Spaarnelanden in 2018 circa € 200.000 in de gehele ontwikkeling, die terugverdiend moet worden uit huidige commerciële inkomsten en de toekomstige exploitatiefase. Over de toekomstige fase worden de aandeelhouders op de eerstvolgende aandeelhoudersvergadering geïnformeerd."

2. *Zijn de aandeelhouders inmiddels al geïnformeerd over deze toekomstige fase op de bovengenoemde aandeelhoudersvergadering?*

Antwoord: zie antwoord op vraag 1.

3. *Wanneer wordt de raad geïnformeerd over deze toekomstige fase?*

Antwoord: zie antwoord op vraag 1.

4. *In 2018 heeft Spaarnelanden € 200.000 geïnvesteerd. Hoeveel is er door Spaarnelanden in 2019 geïnvesteerd iZoof Public drive?*

Antwoord: Naar verwachting zal Spaarnelanden in het jaar 2019 € 100.000 uit haar innovatiebudget bijdragen aan de pilot.

5. *Wanneer is de eerder bovengenoemde experimentele fase trouwens gestart en wanneer stopt deze?*

Antwoord: De pilot met bewoners is gestart begin 2018. Eind 2018 is deze verlengd. In december 2019 zal deze tweede fase worden afgesloten met een rapportage met conclusies.



In juli 2019 heeft er een presentatie plaats gevonden op het stadhuis. Uit de gepresenteerde gegevens in één van de sheets kunnen we de conclusie trekken dat de auto's van iZoof, ondanks het spotgoedkope tarief, niet veel gebruikt. Er is 61.000 km gereden (in 12 maanden), dat betekent nog geen 8.500 km per auto per jaar. Per week worden de auto's dus 2,1 keer gebruikt. Het valt de VVD Haarlem op, dat het erop lijkt dat de inkomsten niet verhouding staan met de directe operationele kosten.

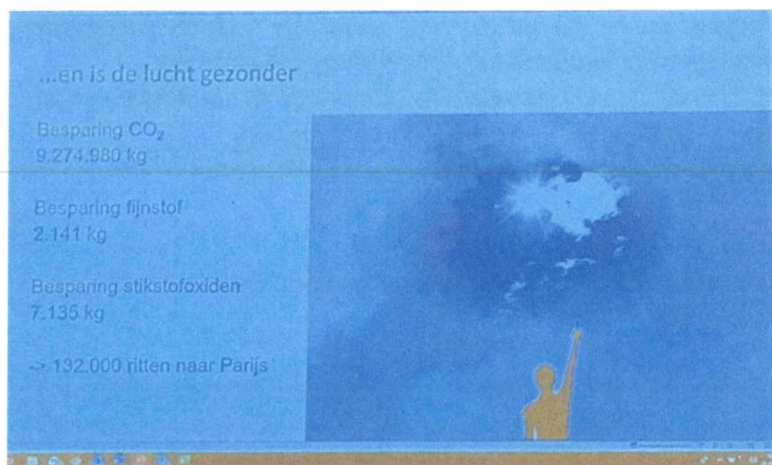
6. *Hoe kijkt het College tegen deze cijfers aan, zeker als aandeelhouder verantwoordelijk voor een gezonde bedrijfsvoering.*

Antwoord: De beide aandeelhouders Haarlem en Zandvoort zien erop toe dat Spaarnelanden een structureel gezonde maatschappelijke onderneming is. Het college ziet en ervaart Spaarnelanden als een betrokken maatschappelijke onderneming. Niet zonder reden wordt gebruik gemaakt van een ondernemingsvorm om maatschappelijke rendement voor de gemeenschap te genereren. Nieuwe ontwikkelingen in de gemeenschap vragen om nieuwe vormen van maatschappelijk rendement en maatschappelijk ondernemerschap. Bij nieuwe vormen hoort experimenteren en pilots uitvoeren. Spaarnelanden toont ook in die zin maatschappelijk ondernemerschap. Tegelijk wordt het bijbehorende risicoprofiel niet uit het oog verloren. Een sterk(er) risicoprofiel en een zich ontwikkelend maatschappelijk ondernemerschap worden steeds gebalanceerd. De AvA informeert waar nodig het college. Vanuit het perspectief van een gezonde bedrijfsvoering van Spaarnelanden als maatschappelijke onderneming, kijkt het college niet zozeer naar de concrete cijfers van een pilot op één specifiek moment in de tijd, maar naar de noodzaak om met behulp van pilots en experimenten maatschappelijk rendement te bieden. Nogmaals, in de onderneming vindt continue een afweging plaats afgezet tegen het bijbehorende risicoprofiel.

7. *En worden eventuele verliezen gedekt?*

Antwoord: Zoals ook in de beantwoording van vraag 6 tot uitdrukking komt, wordt door het college niet vanuit de cijfers van een enkele activiteit naar Spaarnelanden gekeken, maar vanuit het geheel van deze maatschappelijke onderneming wordt een beoordeling gemaakt van de gezondheid van de bedrijfsvoering. Het college heeft de raad daar onlangs nog over geïnformeerd in de nota Jaarverslagen 2018 deelnemingen gemeente Haarlem (2018/400977). Spaarnelanden kent een goede solvabiliteit en het dividend wordt conform begroting uitgekeerd. Ook risico's zijn in beeld gebracht.

Commissieleden kregen ook de onderstaande sheet met milieuclaims gepresenteerd tijdens deze presentatie.



8. Kunnen wij een cijfermatig onderbouwing krijgen van bovengenoemde beweringen?

Antwoord: Deze sheet is nader toegelicht in de presentatie van mei 2018. Als de pilotresultaten worden vertaald naar een uitrol van 100% elektrisch deelvervoer in alle Haarlemse wijken, dan bespaart Haarlem jaarlijks de uitstoot van minimaal 9.274 ton CO₂, 2.141 kg fijnstof en 7.135 kg stikstofoxiden. Deze getallen zijn gebaseerd op het equivalent van 70 miljoen schone kilometers en algemeen geaccepteerde uitstootnormen. In de genoemde bijeenkomst werd ook aangegeven dat het aantal van 70 miljoen kilometers gelijk staat aan 132.000 keer een rit tussen Amsterdam en Parijs.

Ook werd in de presentatie van 2 juli, benadrukt door Spaarnelanden een aantal maal dat het project 'kostendekkend', maar niet winstgevend is'.

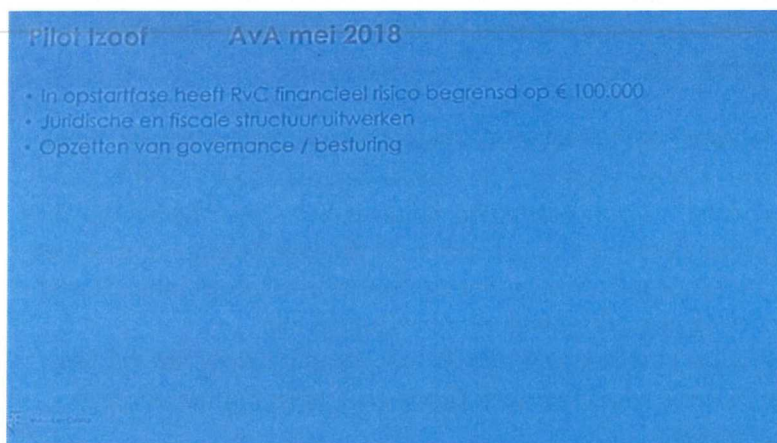
De kosten worden in het rapport 'iZoof evaluatie' op blz. 19 ook nader gespecificeerd. De leasekosten bedragen ongeveer EUR 800,- per auto per maand = EUR 67.000. Daarnaast zijn er natuurlijk nog vele kosten om de bedrijfsvoering mogelijk te maken. Naast directe operationele kosten voor het opladen van de auto's (stroom en infra) en het ontwikkelen en implementeren van apps om de auto's te reserveren, zijn er natuurlijk medewerkers bij Spaarnelanden bezig met dit project. Spaarnelanden zelf geeft in het evaluatierapport aan dat er 2 FTE's werkzaam zijn. Daarnaast zullen er kosten voor Directie en MT Spaarnelanden gemaakt worden (overhead), huisvesting, ICT voor de ERP systemen, klantenservice, klanten werven en goedkeuren, boekhouding, HRM etc. etc.

9. Kan het College (eventueel vertrouwelijk) meer inzicht geven in hoe deze kosten zich verhouden tot de inkomsten?

Antwoord: Spaarnelanden stimuleert en faciliteert deze pilot. De pilot is niet kostendekkend. De opstartkosten worden gedekt uit het innovatiebudget en is daarmee sluitend. Tijdens de pilot wordt aan de hand van data een businesscase opgebouwd. Tussentijds deelt Spaarnelanden hierover geen nadere informatie.



Tijdens deze presentatie werd tevens onderstaande sheet gepresenteerd.



De RvC geeft aan dat het financiële risico beperkt moet zijn tot EUR 100.000.

10. Wat wordt hier onder verstaan?

Antwoord: Dit betekent dat als een activiteit onverhoopt moet worden gestaakt, het financieel risico van die beëindiging niet groter is dan € 100.000.

Claim iZoof m.b.t. besparing parkeerruimte:

Op bladzijde 38 van het jaarverslag van Spaarnelanden 2018 staat het volgende over iZoof geschreven:

Inmiddels doen steeds meer mensen mee aan onze elektrische deel- auto's. Dit heeft in totaal 42.103 m² ingenomen parkeerruimte bespaard. (Jaarverslag Spaarnelanden 2018 , pagina 38).

11. Wat is de onderbouwing / berekening van de claim van Spaarnelanden, dat er 42.103m² (bijna 9 voetbalvelden) parkeerruimte in Haarlem is vrijgekomen door iZoof en wat betekent dit voor bijvoorbeeld het Ramplaankwartier?

Antwoord: Spaarnelanden heeft niet aangegeven dat er parkeerruimte is vrijgekomen. Wat zij wel aangeeft is dat als je alle parkeerbewegingen die door deelautovervoer worden vermeden zou optellen tot vierkante meters, dat gevisualiseerd zou kunnen worden door aantallen voetbalvelden. Hiermee wil zij aangeven hoe sterk de parkeerdruk in de stad zou kunnen afnemen.

Inmiddels is er andere commerciële aanbieder actief in Haarlem. Hely. Ook zij bieden duurzaam vervoer en dragen zo bij het eventueel voorkomen van de aanschaf van een 2^e auto en stimuleren

autodeelgebruik. Het lijkt erop dat Spaarnelanden, als 100% overheids-N.V. zich met een pilot bezig houdt, iZoof, waarvan uit de markt ook al een antwoord op is en activiteiten worden ontplooit.

12. Is het College het met ons eens, dat deelautovervoer, of MaaS, beter aan de markt over gelaten kan worden en dit verliesgevend project gestopt dient te worden? Zeker nu daar zichtbare initiatieven uit de markt zich aandienen.

Antwoord: Het college waardeert elk initiatief dat bijdraagt aan maatschappelijk rendement, hetzij uit de private hetzij uit de publieke sector. Een vergelijk met de private sector, waarbij slechts een enkele financiële indicator - geduid als 'winst' - wordt betrokken, volstaat niet. Om maatschappelijke rendement te vergelijken is het nodig meer elementen te betrekken. In dit specifieke geval gaat het ook om een vergelijk van het concept van iZoof public drive, dat een transportconcept inhoudt met meerdere vervoersmogelijkheden gericht op gebruiksgemak en een bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen. Wie overigens naar het aanbod van Hely Haarlem kijkt, ziet dat het aanbod naast e-bikes gaat over het aanbod van benzineauto's. Ook hieruit blijkt dat het vergelijk tussen iZoof en dit private initiatief niet opgaat.

Op de mogelijkheden van deelautovervoer in de huidige mobiliteitsmarkt is het college zich aan het oriënteren en komt hier later op terug.

13. Klopt het dat de vrijwilligers die zich inzetten voor iZoof voor hun werkzaamheden rijtegoed krijgen en zo ja hoeveel?

Antwoord: In de pilot hebben enkele bewoners een vrijwilligersrol. De functie van participatie uit wijken en de wijze waarop vrijwilligerswerk kan worden gecompenseerd binnen het systeem van autodelen is een onderzoeksvraag binnen de pilot. In de eindconclusies van de pilot zal hier meer over bekend worden.

Zowel in het financiële jaarverslag van 2017 als 2018 geeft de RvC in haar toelichting de volgende waarschuwing: Daarbij willen wij benadrukken, dat voor een organisatie met deze omvang het resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering relatief laag is. (Toelichting RvC, blz 12 financieel jaarverslag Spaarnelanden NV).

14. Kan het College een reactie en toelichting geven op bovenstaande waarschuwing?

Antwoord: Spaarnelanden heeft primair geen winstoogmerk. Zij wil haar activiteiten uitoefenen tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. De voornaamste activiteit betreft de uitvoering van de DomeinDienstverleningsOvereenkomsten (DDO's). De marge op de DDO's is klein tot nihil. Het College beschouwt de opmerking van de RvC als een aanmoediging om toe te staan dat het bedrijf de 20% ruimte voor marktactiviteiten meer benut en haar kansen voor een hoger rendement in de toekomst vergroot.

De heer Oosting gaf in de wijkraadsvergadering Ramplaankwartier van 9 juli jl. de volgende toelichting:



- Geen enkele marktpartijen zag brood in samenwerking met Spaarnelanden omdat men e.e.a. niet rendabel kon krijgen (bv Greenwheels etc).

15. Hoe kijkt het Collega aan tegen deze uitspraak van de heer Oosting?

Antwoord: 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. Die interesse is er omdat marktpartijen alléén niet in staat zijn om autodelen in warme kring te faciliteren. ('Warme kring' houdt in dat gebruikers met elkaar in verbinding staan en onderling contact kunnen onderhouden over het gebruik van de deelauto's, met elkaar kunnen afstemmen en zich daardoor impliciet gezamenlijk eigenaar voelen van de assets.) Juist het feit dat partijen op elkaar zijn aangewezen om autodelen te organiseren en rendabel kan maken, vormt de kern van de iZoof samenwerkingsvorm.

Deze samenwerkingsvorm is ook van belang in het licht van het genereren van maatschappelijk rendement. Het college is dan ook verheugd dat Spaarnelanden in gesprek is met enkele marktpartijen voor samenwerking. Met waardering neemt het college waar dat Spaarnelanden als belangrijke strategische partner actief uitvoering geeft aan Sustainable Development Goal nummer 17 en partnerschappen aangaat om maatschappelijke doelstellingen te realiseren.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

J. Scholten

drs. J. Wienen