



Schriftelijke vragen ex. artikel 38 inzake Izoof carsharing en gerelateerde zaken

Haarlem, 3-2-2021

Geacht college,

Sinds enige tijd is er in Haarlem een -via de overheids-NV Spaarnelanden- aan de gemeente gelieerde proef met autodelen onder de naam "Izoof carsharing" actief.

Vooruitlopende op de lang verwachte bespreking van zowel de evaluatie als de visie van het college op deelmobiliteit in het algemeen en autodelen in het bijzonder hebben de ondergetekenden de eer, namens de raadsfractie van D66, op grond van artikel 38 van het reglement van orde u de volgende vragen te stellen:

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

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?

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?
 - b. In hoeverre en op welke wijze heeft het college onderzoek gedaan naar de effecten van substitutie bij autodelen met duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets en OV?
 - 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?
 - d. In hoeverre heeft het college onderzocht in welke mate de iZoof-auto's aan dit substitutie-effect bijdragen?
 - 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?
4. De tarieven van iZoof zijn laag te noemen. Een uur rijden, inclusief alle kosten voor elektra, kost bij iZoof EUR 5,00. Een ritje Den Bosch-Haarlem vice versa, in drie uur tijd kost met iZoof dan EUR 15. Als dezelfde reis met de trein zou worden afgelegd, betaald de treinreiziger EUR 38,80 voor een 2^e klas reis en EUR 64,02 voor een 1^e klas reis. De reis van en naar het station zitten hier nog niet bij.

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

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"*.

In hoeverre is het college van mening dat er in Haarlem spraken is van marktfalen m.b.t. deelauto's? En zo ja; welke partijen hebben momenteel in Haarlem een dermate grote machtsconcentratie dat gesproken kan worden van marktfalen?

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?
 - b. Welke verschillende vormen van overheidsbetrokkenheid zijn er afgewogen (denk aan: subsidie, tender, zelf doen, inkopen, etc)?
 - c. Welke analyse is er gemaakt bij deze afweging (voor-, nadelen, kosten/baten, etc)?

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?
 - 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?
 - 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?
8. De tot december 2020 verlengde pilot fase is afgelopen. In hoeverre worden er op dit moment nog kosten gemaakt voor Izoof Carsharing?
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?
 - 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?
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?
 - b. In hoeverre is onderzocht of deze groepen inderdaad gebruik maken van autodelen?
11. Hoe verhouden de activiteiten van Izoof Carsharing zich tot de wet markt en overheid?
- a. Op welke wijze is dit onderzocht en getoetst?
 - b. Wat waren de uitkomsten van dit onderzoek?
12. In hoeverre klopt het dat Izoof een Haarlemse Taxi onderneming heeft overgenomen?
- a. Wat zijn de afwegingen hierbij geweest?
 - b. Op welke wijze zijn college (als aandeelhouder) en raad hierover geïnformeerd?

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/>) ?
- a. Op welke wijze zijn college (als aandeelhouder) en raad hierover geïnformeerd?
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?
 - 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?
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?
- a. Wanneer kan de gemeenteraad het toegezegde kader voor marktactiviteiten of initiatieven buiten de initiële opdracht van overheids-NV's/BV's tegemoet zien?
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.?
 - b. Hoe kijkt u in dit verband aan tegen de kennelijk tegenstrijdige belangen die een commissaris heeft?
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)

Met vriendelijke groet,

Bas van Leeuwen & Thessa van der Windt