

Mijns inziens spreekt het College van de Gemeente Haarlem zichzelf tegen in haar rapport **"iZoof CarSharing: Afweging mate van betrokkenheid"**:

Zij geeft bij de conclusie aan:

1. In scenario 3 wordt er geen afbreuk gedaan aan het bewonersinitiatief. Echter is het oordeel dat in dit scenario de kosten niet opwegen t.o.v. de baten rekening houdend met de financiële risico's gezien het initiatief met huidige schaalgrootte niet rendabel is.  
***Waarom zou iZoof Carsharing op grotere schaal wel rendabel zijn?***
2. Scenario 4 sluit niet aan bij huidig stimulerend/faciliterend beleid van de gemeente aangaande autodelen, het doet afbreuk aan het bewonersinitiatief en daarnaast is er sprake van kapitaalvernietiging; kennis en middelen, een (groot) deel van de aanloopinvesteringen zullen niet worden terugverdiend.  
***Uit de antwoorden op de artikel 38 vragen blijkt dat het hier "slechts" een bedrag van € 178.000 betreft dat gezien de dreigende miljoeneninvestering een schijntje is.***
3. In scenario 2 wordt het initiatief in stand gehouden en participeert een werkmaatschappij van Spaarnelanden NV als commerciële partij binnen de coöperatie iZoof CarSharing. De businesscase van iZoof CarSharing stelt dat: Het resultaat de eerste 4 jaren negatief is. In 2024 wordt bij 700 e- deelauto's (circa 1,2% van aantal particulier geregistreerde auto's in Haarlem) het break-evenpoint bereikt waarbij de contributiemarge per e- deelauto de indirecte kosten dekt. In 2025 is de solvabiliteit hoger dan 40%. Hierop kan in 2026 het deel van het vermogen dat daar bovenuit komt een resultaatbestemming krijgen. De directie van Spaarnelanden N.V. en RvC beoordelen de businesscase positief, het resultaat van de investering levert voldoende toegevoegde waarde aan de organisatie. De berekeningen van het rendement in de businesscase zijn positief. Mocht echter het verwachte marktpotentieel en de groei achterblijven en het initiatief op de lange termijn niet rendabel blijken, levert dit frictiekosten op die uiteindelijk onvermijdelijk indirect voor rekening van de gemeente komen. Echter zijn deze financiële risico's voor de gemeente beperkt, gezien (1) de bedrijfsactiviteit iZoof CarSharing in verhouding tot de totale activiteiten van Spaarnelanden NV klein is - zie figuur 1, (2) er een risicoanalyse is uitgevoerd en (3) beheersmaatregelen zijn getroffen.  
***Berekeningen die te maken zijn op de gegevens uit de beantwoording van de artikel 38 vragen laten zien dat de bezettingsgraad van de 7 iZoof CarSharing deelauto's in de pilot 3 tot 13% bedraagt en geen 25-35% zoals iZoof beweert, terwijl deelname aan de pilot fors werd gesubsidieerd. Om minimaal break even uit te komen bij het inzetten van 700 deelauto's zal het uurtarief € 30 tot € 50 per uur moeten bedragen en het is de vraag of dit voor de potentiële deelnemers nog interessant is. Om het verwachte verlies op de exploitatie van € 5.000.000 tot € 10.000.000 per jaar af te doen als acceptabel omdat het maar een klein gedeelte van de begroting van Spaarnelanden vertegenwoordigd lijkt mij op z'n zachtst gezegd dubieus.***

**U zult begrijpen dat scenario 4, te weten het afbouwen en loslaten van iZoof CarSharing, mijns inziens de meest logische en voor de Gemeente minst schadelijke optie is!**

Haarlem, 12 april 2021

Martijn van Doorn  
