

Inspreekonderwerp: Welke waarde heeft bewonersinitiatief in Haarlem?

Wij Haarlemmers hebben nood en behoefte aan onze auto. Volgens het recent gepubliceerde Mobiliteitsbeleid werkt maar liefst 63% buiten de eigen regio. Haarlem is één van de steden met het hoogste autobezit per hoofd en per vierkante kilometer. Tegelijkertijd staan onze auto's 96% van de tijd ongebruikt aan de kant. De openbare parkeerplaats voor de deur wordt door bewoners ervaren als een verlengstuk van de eigen grond, en de *behoefte aan autovervoer* wordt als vanzelfsprekend met *autobezit* ingevuld. Politiek en bestuur zullen de grootste moeite hebben om in de resterende 8 effectieve jaren van dit decennium een stad vol auto-minded bewoners tot ander mobiliteitsgedrag te bewegen, - hetgeen wél nodig is om de (groei)ambities van de stad te verwezenlijken en tegelijkertijd de leefbaarheid te behouden.

Is het dan geen 'no-brainer' dat het stadsbestuur en de Raad het initiatief van Haarlemse bewoners aangrijpt en omarmt, dat uit eigen beweging en samen met de maatschappelijke partner Spaarnelanden, een ruimtescheppend alternatief voor autobezit poogt te organiseren? Een middel dat gedragsverandering van bewoners verbindt, inspireert en activeert. Dat de druk op de leefomgeving vermindert en anonimiteit tussen bewoners opheft. Een bijdrage levert aan SDG's en de Haarlemse klimaatdoelen. En óók bewoners het agentschap geeft in stadsproblematiek die een radicale mobiliteitstransitie vraagt? Het is velen niet ontgaan hoe dit bottom-up initiatief van bewoners vanwege haar bijzondere streven flink wat media-aandacht buiten Haarlem krijgt. Met de besluitvorming over de stukken ter tafel laat u tevens zien welke waarde bewonersinitiatief heeft in Haarlem.

Het autodeelconcept dat bewoners samen met het innovatiebedrijf van Spaarnelanden ontwikkelen, levert bijdragen die van strikt commerciële marktpartijen niet gevraagd kunnen worden: namelijk een focus op het converteren van autobezit, op de bijdrage aan maatschappelijke en klimaatdoelstellingen, en op het investeren in de leefomgeving. Puur commerciële aanbieders van deelmobiliteit daarentegen moeten zich richten op winstmaximalisatie voor een anonieme aandeelhouder. - En op consumptiemaximalisatie, hetgeen voor de stad betekent: zoveel mogelijk vervoersbewegingen. Hoe weegt de Commissie in deze zaak de verschillen tussen, en effecten van 'for profit'-streven en 'for benefit'-streven?

Naar cijfers van de Provincie NH, kost de Haarlemse mobiliteitsproblematiek stadsbreed enkele tientallen miljoenen per jaar. Het 'for benefit'-streven van het bewonersinitiatief zou door de stad juist moeten worden aangewend als een instrument in de mobiliteitstransitie. Ik meen daarom dat de Raad zou moeten besluiten om de deelname van samenwerkingspartner Spaarnelanden aan een coöperatief bedrijf met bewoners, doorgang te verlenen om het project op zijn minst een kans te geven zich verder te ontplooiën en de waarde ervan nader te bewijzen.

E Groes