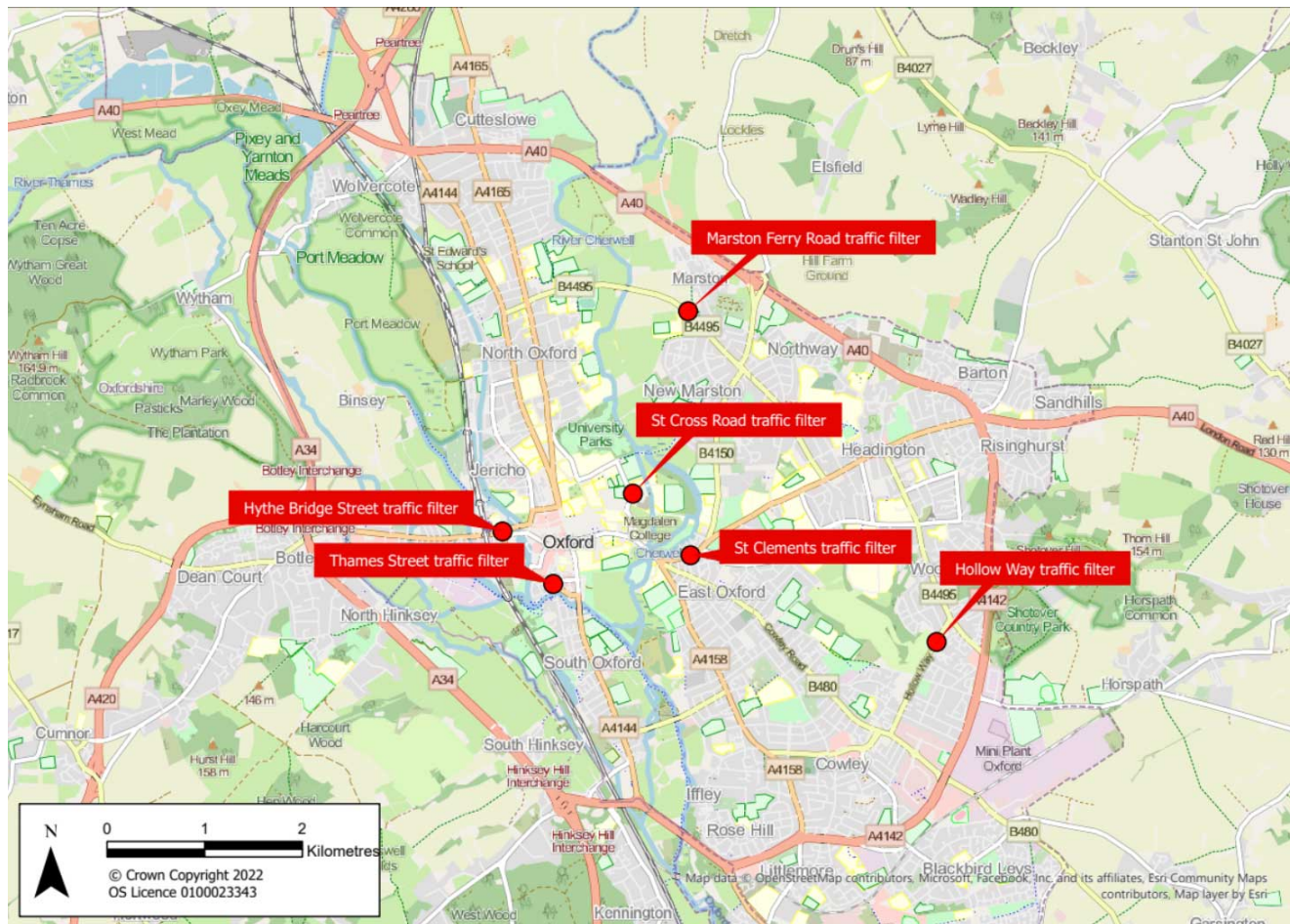


CO2: Oxford gaat autoritten sterk beperken

9 januari 2023



Steden willen het autoverkeer sterk gaan beperken. Dat is op zich niet nieuw, al jaren wordt het autoverkeer in de grote steden afgeremd. Met onder andere het concept '15-minuten stad' wordt met 'Zero carbon emissions' als reden, ditmaal het autoverkeer op onorthodoxe wijze ingeperkt. Met het indelen van de stad in wijken waarbuiten maar een aantal keren per jaar met de auto mag worden gereisd, komt de vrijheid van gaan en staan voor het eerst in gevaar. De Engelse stad Oxford heeft plannen bekend gemaakt om de stad in sectoren op te delen: reizen naar een andere sector per auto mag dan nog maar 100 maal per jaar.

Het beperken van het autoverkeer is niet nieuw. Al decennia wordt het groeiende wagenpark in de binnensteden beperkt. Door een mix aan maatregelen van hogere parkeergelden, parkeerverboden, vergunningenstelsels, aanleg voetgangerszones is de auto al langer geen geziene gast meer in de steden.

In de stad Groningen ging al in 1977 het toen sterk bekritiseerde verkeerscirculatieplan in werking. Het plan hield in dat de binnenstad in vier sectoren werd ingedeeld waartussen geen autoverkeer mogelijk was. Wie met de auto van de ene naar een andere sector wil, moet via een binnenring. Fietsers daarentegen kregen vrij baan en betere fietsroutes.

Met beperking van CO₂ als argument gaan veel steden de komende jaren het reizen per auto nog veel drastischer beperken. Steden als Parijs werken aan de zogenaamde '15-minuten stad' wat inhoudt dat alle voorzieningen binnen 15 loop- of fietsminuten bereikbaar moeten zijn: winkels, kinderopvang, overheidsdiensten.

Met een ambitieus verkeerscirculatieplan zet het 150.000 inwoners tellende Oxford de aanval in op het autoverkeer. Waar Groningen het verkeer 'onbespied omleidt', gaat Oxford het reizen tussen de stadssectoren monitoren. Daarvoor zal de stad in zes sectoren worden opgesplitst. Tussen de sectoren zullen detectiepoortjes worden geplaatst die het kenteken registeren. Automobilisten mogen wel naar een andere sector maar maximaal 100 maal per jaar. Wie daar overheen gaat krijgt een boete van £70.

Volgens de gemeente moet in het centrum gekeken worden naar "opties die de beperkte ruimte op de weg kunnen vrijmaken om een plek te creëren waar bussen snel, betaalbaar en betrouwbaar zijn, waar mensen kunnen wandelen en fietsen, in een aangename en veilige omgeving, en waar hoog vervuilende, onnodige, individuele autoritten beperkt worden, zodat emissievrije bussen, taxi 's en bestelwagens de norm zijn, en dat degenen die essentiële ritten met de auto moeten maken, dit zonder congestie kunnen doen."

Concreet stelt het plan:

- reducering van 1 op de 4 autoritten in 2030
- een CO₂ vrij transport netwerk rond 2040 en
- nul, of zo weinig als mogelijk, verkeersongevallen tegen 2050.

Door die laatste toevoeging is een reden gegeven om elektrische auto's geen vrijstelling van dit verkeersregiem te geven. Die worden ook niet apart genoemd. Sterker, de stad wil ook het elektriciteitsverbruik tegen 2040 met 40%

terugbrengen. Daarmee verliest het argument van CO-reductie, als je dit al als argument accepteert, voor dit verkeersplan sterk aan geloofwaardigheid. Wie dacht aan deze reisbeperkingen te kunnen ontsnappen door een in gebruik (niet de productie) CO-2 vrije auto te rijden, komt bedrogen uit. De bewegingsvrijheid zal voor alle autoverkeer, elektrisch of niet, met één passagier of vier, gelimiteerd zijn.

Ofschoon het plan zegt het aantal 'individuele autoritten' te willen beperken, maakt het plan ook geen uitzondering voor carpoolers. Ook auto's met vier personen worden niet uitgezonderd.

De gemeente trekt ook extra bevoegdheden naar zich toe om extra maatregelen te treffen. We zien dat ook in Nederland overheden steeds meer macht naar zich toetrekken om de samenleving 'veiliger, gezonder en CO2-vrij' te maken. Uit dit citaat blijkt hoe de gemeente dit ziet:

*“Er zullen grote uitdagingen zijn voor onze ambities. Het vereist **snelle, vergaande en ongeken**de veranderingen in alle aspecten van de samenleving en een sterke leiding van de nationale overheid. Maar we ervaren een moment in de tijd waarin ons **tempo van leren en onze honger naar verandering** snel is. We hebben **nieuwe vaardigheden aangenomen** (digitaal werken tijdens de Covid-pandemie', red.) en de manier waarop we leven en werken aangepast. Het is deze vindingrijkheid die we zullen gebruiken als we de klimaatnoodtoestand aanpakken. We zullen '**beter terugbouwen**' voor een koolstofvrije, veerkrachtige economie, sterke gemeenschappen en een gezonde plek om te wonen. De toekomst die we zullen creëren zal niet gebaseerd zijn op business-as-usual besluitvorming.”*

(Accenten van redactie).

De oplettende lezer herkent het 'Nieuwe Normaal' mantra in de tekst en ook 'Building Back Better' is onverhuld terug te vinden. Mensen zouden volgens deze tekst 'nieuwe vaardigheden hebben aangenomen', een toch hele duidelijke verwijzing naar het door lockdowns afgewongen thuiswerken en het hebben van digitaal, en dus controleerbaar, contact met collega's en vrienden. Je gaat haast denken dat Covid bedacht is om deze radicale maatschappij-ombouw te kunnen realiseren, of beter gezegd, te kunnen doordrukken.

In 'het belang van de samenleving' zien we mondiaal een *powergrab* van overheden. In de nota wordt dit plan verbonden met de noodzaak om de komende

jaren in Oxfordshire, de *county* waartoe de stad Oxford behoort, nog 100.000 nieuwe huizen bij te bouwen. Ook in Engeland spelen ogenschijnlijk zaken als grootschalige immigratie een rol bij het steeds drukker worden van de steden. Het is opvallend dat een verkeerscirculatieplan een dergelijke onderbouwing vermeldt. Het geeft de innige verwevenheid aan van talrijke maatregelen en ontwikkeling die op alle terreinen over de westerse samenlevingen worden uitgestort. Ze hebben allemaal dezelfde kenmerken: overheden krijgen meer macht, de invloed en vrijheden van de burger worden ingeperkt en de surveillance (het volgen) van burgers neemt een historische vlucht.

Terechte zorg is dat een systeem dat het reizen voortdurend in de gaten gaat houdt, strakker kan worden afgesteld. In plaats van 100 maal per jaar tussen sectoren reizen, kan die later ook op 80 of 20 worden gezet. De koppeling met QR-achtige systemen of vaccinatiebewijzen is technisch een fluitje-van-een-cent. De combinatie van snelle digitalisering en extra bevoegdheden van overheden, zet de deur open voor een controlestaat waarvan de DDR-leiders en veiligheidsdiensten met hun toen beperkte middelen, alleen maar konden dromen.

Het Oxford verkeersplan vindt u op onze [pagina Documenten](#).