

Autovrije zondag moet een feestje zijn

1 **Het begon lang geleden, in de jaren dertig van de vorige eeuw, als een maatregel om het verbruik van olie terug te dringen: de autoloze zondag. Gedurende één dag in de week was autorijden verboden. Omdat op zondag het kleinste aantal mensen werkt, werd gekozen voor die dag. Tegenwoordig heet de dag “autovrije” zondag en is het een jaarlijks terugkerende gebeurtenis in een groeiend aantal steden. Wat is er in de afgelopen 70 jaar veranderd en heeft zo’n dag nog wel nut?**

2 In 1939 was er in oktober en november 6 weken lang een verbod op ‘autorijden zonder volstreekte noodzaak op zon- en feestdagen’, zoals het officieel heette. Nederland stond aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog en er dreigde een benzine-tekort. Het tijdelijke verbod hielp om de krapte op de brandstofmarkt te doorstaan. In 1956 was er weer een periode met autoloze zondagen, vanwege een oorlog in het Midden-Oosten, waardoor de levering van olie aan ons land tijdelijk stilviel.

3 De laatste oliecrisis en daarmee de laatste verplichte autoloze zondag dateert van 1973. Ook toen werd de oliekraan dichtgedraaid en werd benzine schaars. De maatregel had overigens weinig succes. De meeste mensen die eigenlijk op zondag hadden willen reizen, vertrokken gewoon een dag eerder en kwamen in de nacht van zondag op maandag pas terug. Zo werd er dus niet minder gereden, maar op andere tijden, waardoor er nog net zoveel benzine verbruikt werd. Gelukkig was de crisis in het voorjaar van 1974 ten einde.

4 Tegenwoordig spreken we van autovrije in plaats van autoloze zondag. Het betekent niet dat in het hele land geen auto’s de weg op mogen, maar dat bepaalde delen van een stad of dorp afgesloten worden voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering natuurlijk van politie, brandweer en ambulance. De dag is niet meer verplicht, maar een initiatief waaraan mensen vrijwillig mee kunnen doen. In steeds meer steden in Nederland wordt dit soort dagen georganiseerd. Meestal gaan ze dan samen met een project over het milieu of met een actieweek waarin aandacht gevraagd wordt voor duurzaam energieverbruik. Een autovrije dag past prima in een dergelijke opzet.

5 De milieubelangen botsen echter met de commerciële belangen van bijvoorbeeld de winkels in de binnensteden. Nu de koopzondag aan populariteit wint, zitten de winkeliers niet te wachten op een autovrije zondag. “Dat ze iets willen doen voor het milieu vind ik prima, maar de gemeente gaat op deze manier tegen de eigen plannen in. Eerst zeggen ze: we doen zondag alle winkels open, daarna zeggen ze: iedereen die wil winkelen, moet zijn auto thuislaten. Zo hebben wij er toch niets aan!”, moppert de voorzitter van de winkeliersvereniging in Den Haag.

6 Jos de Jong, woordvoerder Verkeer van de gemeente Den Haag, snapt de kritiek niet. “Men moet niet denken dat de auto het enige vervoermiddel is waarmee men kan gaan winkelen. Pak de fiets of de tram, of kom gewoon te voet.” Hij wijst naar andere steden, zoals Amsterdam, waar de autovrije zondag al 10 jaar een succes is. “En kijk eens over de grens. In Antwer-

pen en Brussel maken ze er een belevenis van. Er worden complete feesten georganiseerd. Straatsspellen voor kinderen, fietswedstrijden, straattheater, optredende bands, noem maar op. Met een beetje goede wil maak je van zo'n autovrije dag een feestje!", aldus De Jong.

7 Blijft de vraag of het instellen van een autovrije dag wel iets oplevert.

Wie het klimaat wil beschermen en iets wil doen aan de uitstoot van schadelijke stoffen in de stad, kan er beter voor zorgen dat iedereen elke dag de auto laat staan. Dan nog lijkt dit maar het begin van de aanpak van het probleem. Maar elk begin is goed en verdient zeker navolging.

*Vrij naar www.wikipedia.nl en www.denhaag.pvda.nl,
21 augustus 2009*