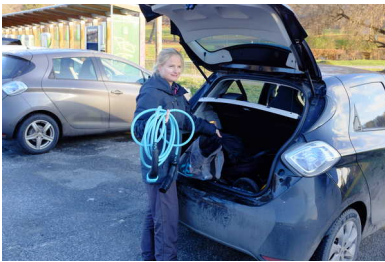


'Je bent gek als je hier benzine rijdt'



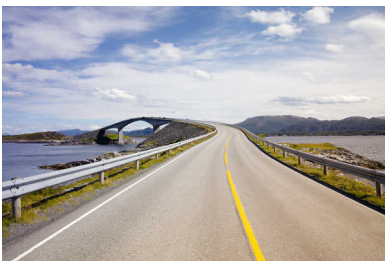
Vilde Mikkelsen moet om de 70 kilometer haar Renault opladen.
TON VOERMA000



Carl Anton Stenling had als een van de eerste Noren een e-auto.
TON VOERMA000



Op de busbaan mogen ook elektrische auto's rijden.
AFP



SHUTTERSTOCK

OSLO

In 2030 mag er geen benzine- of dieselauto meer verkocht worden in Nederland. De Noren zijn al bijna

zover. Dit jaar is al een op de vijf nieuwe auto's een volledig elektrisch exemplaar en het aantal neemt razendsnel toe. Hoe doen ze dat?

TON VOERMANS

Noorwegen met zijn ijskoude groene fjorden, klaterende watervallen en eindeloze dennenbossen is synoniem voor gezonde lucht. Er zijn zoveel waterkrachtcentrales dat er geen brokje steenkool nodig is om in de elektriciteitsbehoefte te voorzien. 'Powered by nature' noemt het land zichzelf.

„Het wordt een mooie dag met blauwe luchten, maar kom maar eens kijken als het zo'n 10 graden vriest. Dan is er geen wind en zie je dat de uitlaatgassen als een verstikkende bruin-oranje deken boven de stad hangen. Oslo is geen China, maar de smog is er wel degelijk. We móeten daar iets aan doen", zegt Carl Anton Stenling.

Vrijwel geluidloos zoeven we in zijn elektrische Nissan Leaf over de busbaan van snelweg E18 die van Sandvika naar Oslo kronkelt. Naast hem rijden de auto's op benzine en diesels stapvoets in een lange file. „De beslissing dat elektrische auto's over de vrije busbaan mogen, zorgde voor de grote doorbraak. Iedereen wilde er toen één. Het scheelt mij 20 tot 30 minuten per dag als ik niet in de file hoef aan te sluiten."

Voor ons en achter ons rijden ook elektrische auto's, te herkennen aan een kenteken dat begint met een E. Rijden over de busbaan werd zo populair dat de bussen niet meer op tijd reden. Nu is er alleen toegang voor elektrische auto's met twee inzittenden.

Zaklamp

Stenling is de klassieke pionier die gelijk kreeg. Hij reed negentien jaar geleden als een van de eersten in Noorwegen al elektrisch. „Ik zag dat we niet verder konden gaan met eindeloos rijden op benzine en diesel. En iemand moest de eerste zijn." Stenling kreeg ontelbare grappen over zich heen met zijn Kewet CitiJet 5, een hoekig tweezittertje dat in het koude Noorwegen een actieradius had van slechts enkele tientallen kilometers. „Hé Carl Anton, wil je de batterijen uit mijn zaklamp? Dat hoorde ik als ik weer eens ergens gestrand was met een lege accu."

Maar mannen als Stenling waren geen dorpsgekken, besefte ook de Noorse overheid. De smog werd zo'n groot probleem dat op de slechte dagen dieselauto's geweerd moeten worden in Oslo. Er kwam een lange reeks van douceurtjes van de overheid om de benzineverslaafde Noor aan de laadkabel te krijgen. Geen btw op de aankoop van een elektrische auto, gratis parkeren, gratis laden, toegang tot de filevrije busbaan, geen wegenbelasting, geen tol. Iedere maatregel wordt bekostigd door rijden op brandstof steeds iets duurder te maken. „Het is nu echt financieel heel ongunstig om niet elektrisch te rijden. Kijk, daar hangt de camera. Als ik Oslo wil inrijden met een diesel kost dat 7 euro tol en Oslo uit ook een paar euro. Met mijn E-kenteken spaar ik duizenden euro's uit." Bij iedere nieuwe verlokking voor de automobilist werd de belasting op ouderwetse benzine- en dieselauto's een beetje verhoogd.

In het uitgestrekte land waar slechts 5,2 miljoen mensen wonen, rijden inmiddels 130.000 volledig elektrische auto's (zeven keer meer dan in heel Nederland), waarvan bijna de helft in Oslo. De groei wordt bepaald door het tempo waarin de autofabrikanten de auto's kunnen leveren.

Wachttijden

Afgelopen zomer werden er zelfs een paar maanden meer elektrische auto's verkocht dan brandstofauto's. Vooral omdat het Tesla en Volkswagen lukte om veel te produceren. „Voor sommige modellen zijn lange wachttijden”, zegt Stenling.

Een VW Golf op benzine kost in Noorwegen 31.000 euro; een elektrische is door alle belastingmaatregelen goedkoper: 27.500 euro. Ter vergelijking: in Nederland kost die e-Golf 39.000 euro. Ook de peperdure Tesla is in Noorwegen 'slechts' 66.000 euro. „Je hebt daarnaast nauwelijks kosten, je bent gek als je hier niet elektrisch rijdt.”

Het is nog donker als Stenling de parkeergarage bij zijn werk, een verzekeringsmaatschappij, inrijdt. Tientallen collega's hebben hun auto al ingeplugd. Pas na de ochtendspits zal de zon opkomen en om 15.00 uur is het weer donker. De auto van Stenling is een 'Nordic' versie. Verwarmd stuur, verwarmde stoelen. „Dat is nog een groot voordeel van een elektrische auto. Hij verwarmt zichzelf 's ochtends vroeg voor ik vertrek als hij thuis nog aan de elektriciteit hangt. Ik hoef nooit ijs te krabben.”

Niet iedereen is enthousiast. „Waarom gaat het nu nooit gemakkelijk”, roept Vilde Mikkelsen geïrriteerd als ze haar Renault Zoe bij een snellaadstation bij het Munch Museum wil koppelen. Pas bij de derde poging geven zowel de auto als de laadpaal een blauw licht als teken dat er geladen wordt. „Dit is een commerciële snellader. Dat kost me 1 kroon (10 eurocent) per minuut. Ik ga even een halfuurtje in het Toyen-park wandelen met hem.” Ze wijst naar haar dik ingepakte zoontje Syver van twee maanden oud.

Bij het museum is een van de weinige grootschalige laadstations in Oslo. Tot 50 auto's kunnen er tegelijkertijd laden, maar druk is het

er niet. Noren wonen ruim en bijna iedereen laadt zijn auto thuis op, of op het werk. Dat is de reden dat je in de straten niet overal over de laadkabels struikelt.

„Elektrisch rijden is voor ons niet gemakkelijk. We wonen in de binnenstad en hebben geen mogelijkheid om thuis te laden dus we moeten dagelijks een plekje zoeken waar dat kan. Onze Renault rijdt maar 70 kilometer en dan is de accu leeg. Mijn man droomt van een Tesla die veel verder kan. We rijden niet alleen elektrisch omdat het goedkoper is. We doen het ook voor onze kinderen.”

„Als je thuis of op het werk niet kunt opladen, is het gedoe”, zegt Petter Haugneland van de Noorse Elektrische Autovereniging. „Koop dan maar geen elektrische auto, adviseren wij. Het gemak komt wel. Wie in Oslo nu een appartementencomplex bouwt, moet bij minimaal de helft van de parkeerplaatsen een oplader plaatsen anders krijg je geen bouwvergunning. Een oplaadplek bij een huis moet even gewoon worden als riolering.”

Haugneland lacht een beetje om het Nederlandse beleid. „Al die miljarden die jullie besteed hebben aan hybride auto's hebben niet veel uitgehaald. Maar we maken allemaal fouten. Wij zetten vroeger in op diesels omdat die minder CO2 uitstoten dan benzine en daar hebben we nu de smog aan te danken. Maar het is niet te laat voor Nederland. In 2011 was 1 procent van de nieuw verkochte auto's in Noorwegen volledig elektrisch, een beetje zoals nu in Nederland. Nu is dat al 20 procent. Zo ver kun je komen in zes jaar. Maar je moet de mensen wel verleiden om over te stappen.”

Olíe-export

Noorwegen slaat zich internationaal op de borst als wereldkampioen elektrisch rijden. „Zo groen zijn we niet”, smaalt een jongen van Greenpeace die op het Stortorvet-

plein bij de Domkerk in de vrieskou handtekeningen ophaalt tegen nieuwe olieboringen op de Noordpool. De teller staat al op ruim een half miljoen. Cynisch gezegd: Noorwegen verdient een vermogen aan de olie-export. Het olierijke land is verslaafd aan de rijkdom en verkoopt in feite zijn eigen CO2-probleem in vaten olie.

„We werken eraan”, zegt Stenling. „Nieuwe olieboringen staan ter discussie. We worden steeds duurzamer. De Groenen in Oslo zijn zelfs al tégen de elektrische auto vanwege de batterijen en zo”, lacht hij. „We moeten gaan fietsen.”