

# Noorwegen wil verbod op diesel- en benzineauto's



De Standaard\* - 06 Jun. 2016  
Pagina 22

\* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

*Noorwegen werkt aan een plan om tegen 2025 nieuwe benzine- en dieselmotoren te verbieden. Dat is best opmerkelijk voor een land dat nog steeds een van de grootste olie-exporteurs ter wereld is.*

Van onze redacteur Dries De Smet

BrusselWie in 2025 in Noorwegen een auto koopt, moet kiezen voor een exemplaar dat geen CO<sub>2</sub> uitstoot. Een auto op elektriciteit dus, of een die rijdt op waterstof. Nieuwe diesel- en benzineauto's worden gebannen, al mogen oude auto's wel nog even blijven doorrijden.

Dat staat in het Noorse transportplan 2018-2029, dat opgesteld werd door de twee regeringspartijen en de gedoogpartners in het parlement. Het plan is niet nieuw, maar volgens de Noorse krant Dagens Naeringsliv zouden de partijen daarover nu een akkoord hebben. Concurrent Aftenposten meldt dan weer dat de deal nog niet rond is, en dat er nog enkele details moeten worden doorgesproken.

Met het voorstel wil Noorwegen zijn voorsprong in groene auto's verstevigen. Vorig jaar was bijna 23 procent van de nieuw verkochte auto's een elektrische wagen. In de nummer twee, Nederland, is dat 10 procent, maar bij onze noorderburen worden de subsidies net afgebouwd.

Noorwegen stelt elektrische auto's vrij van belastingen, en geeft gebruikers ook allerlei voordelen. Zo mogen chauffeurs gebruikmaken van de busbanen, kunnen ze gratis parkeren en hoeven ze onder meer op de ferry's geen tol te betalen.

Elon Musk, oprichter van het automerk Tesla dat alleen elektrische auto's maakt, reageerde euforisch. 'Wat een verbazingwekkend geweldig land. You guys rock!', schreef hij op Twitter.

Ook William Todts van ngo Transport & Environment is enthousiast. 'Als we tegen 2050 onze CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80 tot 95 procent willen verminderen, dan is het een logische stap om verbrandingsmotoren te vervangen door elektrische. Want om de klimaatdoelstellingen te halen, zal ook de transportsector de omslag moeten maken.'

Volgens Todts is het goed dat rijkere landen het voortouw nemen. 'Het is de enige consequente oplossing om in te zetten op auto's die geen CO<sub>2</sub> meer uitstoten, en niet op lage-emissieauto's zoals die op gas. Je hebt voortrekkers nodig met ambitieuze doelstellingen om verandering in gang te zetten. Zoals Duitsland dat eerder deed met hernieuwbare energie.'

Ook Joeri Van Mierlo, professor elektrotechniek aan de VUB, ziet alleen maar voordelen in het Noorse idee. 'Er is minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en het is ook beter voor de gezondheid doordat de uitstoot van schadelijke stoffen daalt. Het wordt wel een uitdaging om voldoende aanbod te hebben. Mensen willen immers keuze. Maar gezien constructeurs meer en meer elektrische modellen op de markt brengen, lijkt me dat tegen 2025 geen probleem.'

Misplaatste fetisj

Toch is niet iedereen even enthousiast. Volgens professor milieu-economie Stef Proost (KU Leuven) zal de Noorse maatregel geen effect hebben op de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. 'Dit is een heel dubbelzinnig beleid. In het binnenland willen ze heel groen zijn. Maar aan het buitenland verkopen ze wel gas en olie. De olie die ze zelf minder zullen gebruiken, zal dus elders gebruikt worden.'

'De volgende Noorse regering zal daarop terugkomen', voorspelt Proost. 'Men zal beseffen dat dit toch erg duur is. De elektrische auto's worden heel zwaar gesubsidieerd. Als je CO<sub>2</sub> vermindert via de industrie, dan kan dat honderd keer goedkoper. Elektrische auto's zijn een fetisj, en dat is volledig misplaatst.' Volgens Van Mierlo zijn die subsidies echter verdedigbaar, om ervoor te zorgen dat een prille markt van de grond komt.

Ook mobiliteitsexpert Kris Peeters is een koele minnaar. 'Zo gaat men het maatschappelijk debat uit de weg. Het wordt vervangen door een technologische uitdaging. Maar door elektrisch te gaan rijden, los je niet alle problemen op. De files, de betonverharding en de druk op de publieke ruimte blijven dezelfde. Door elektrische laadpalen in de stad te zetten, haal je een paard van Troje binnen, want je lokt auto's opnieuw in het binnencentrum.'

Peeters ziet daarom meer heil in een andere Noorse maatregel. De hoofdstad Oslo weert vanaf 2019 auto's uit de binnenstad, en legt meer dan 60 kilometer fietspaden aan.

Of Noorwegen navolging krijgt, valt af te wachten. Onder meer in Oostenrijk en Nederland wordt gedebatteerd om eveneens diesel- en benzineauto's te bannen.

Dries De Smet

Copyright © 2016 Corelio. Alle rechten voorbehouden