



## Nox aan te doen?

Vroeger wist bijna niemand wat NOx was. Nu heeft iedereen het erover. De diesel-NOx-discussie in Duitsland begint ook aardig op een Poolse landdag te lijken. Politici, milieubewegingen en consumentenorganisaties eisen strenge maatregelen tegen hun eigen Duitse autoproducenten. De belangen lopen uiteen van electoraal gewin, autootje pesten tot persoonlijk financieel voordeel. Allemaal narigheid die de Duitse automobiellindustrie voor haar kiezen krijgt door sjoemelsoftware en geruchten over kartelvorming. Franse en Italiaanse EU-politici houden zich angstvallig koest - gezien de eigen economische belangen en werkgelegenheid. En de rest van Europa komt een verzwakking van de sterke Duitse automerken bepaald niet ongelegen. Gelukkig maar, dat de grootste schreeuwlelijken weten hoe we ons milieuprobleem moeten oplossen: elektrische auto's, zelfrijdende auto's en car sharing. Alleen is er nog geen klimaatneutrale oplossing voor FEV's en aan autonoom rijden kleven nog de nodige technische en juridische problemen. Autodelen dan? Ik ken persoonlijk niemand die zijn auto met wildvreemden wil delen.

Het is begonnen met het steeds verder aanscherpen van de Europese CO<sub>2</sub>-emissienormen. Om daaraan te voldoen moest de industrie wel inzetten op doorontwikkelen van de dieselmotor. Tijdens de rit bleek al snel dat het binnen de perken houden van de NOx-uitstoot een nog veel grotere uitdaging vormde. Op één auto producent na heeft de industrie daarin collectief gefaald. Een gerechtvaardigde vraag is nu of die EU-milieu-eisen niet veel te hoog gegrepen waren. Gevolg was in elk geval dat vele technisch in het nauw gedreven autoproducenten 'rare sprongen' gingen maken. Het was tenslotte crisis, volume en rendement stonden zwaar onder druk. EU-parlementariërs - voor zover aanwezig bij het stemmen over belangrijke zaken - moeten lering trekken uit deze les. Kom maar met realistische normen en met een door Brussel gesubsidieerde versnelde sloopregeling voor oude diesels. Daarmee vergroent het hele EU-wagenpark sneller dan met strafmaatregelen voor producenten die gestruikeld zijn over extreem hoge milieueisen. Stimuleren is altijd beter dan bestraffen en werkgelegenheid in Europa is belangrijker dan de eigen auto-industrie om zeep helpen. Als je leugenaars bestraft en huichelaars de dans laat ontspringen geef ik de Britten alsnog gelijk: opdoeken die politieke EU, met al zijn onzinnige regeltjes.

**ARJEN DE JONG**, VOORMALIG CEO BMW GROUP NEDERLAND,  
SENIOR ADVISOR BOYDEN GLOBAL EXECUTIVE SEARCH,  
ARJENWDEJONG@GMAIL.COM

31

Waren de milieueisen niet te hoog gegrepen?