

Wij willen op korte termijn particulier een ev-auto aanschaffen.

Wij willen daarbij uiteraard gebruik maken van de subsidieregeling elektrisch vervoer.

In de concepttekst lezen wij dat deze is bedoeld is om elektrisch rijden voor particulieren in een middenklassenauto dichterbij te brengen. Wat volgens de conceptregeling een middenklasse zou moeten zijn valt op te maken uit de prijsklasse, n.l. van €12.000 tot €45.000. Bovendien geldt er een ondergrens aan de actieradius.

De gekozen grenzen lijken ons volstrekt arbitrair, zoals natuurlijk elke (boven)grens dat zal zijn. De harde bovengrens van €45.000 lijkt ons bovendien onredelijk en ook niet billijk, star en onrealistisch, want niet aan te sluiten bij de huidige markt.

Google je het begrip middenklasse dan geeft Wikipedia als definitie:

'De **middenklasse** is een autoklasse. De Europese Commissie en autoverhuurbedrijven omschrijven deze klasse meestal als **D-segment**. In de VS geeft men er namen als *Intermediate* of *Standard* aan. De middenklasse volgt op de compacte middenklasse en een klasse hoger wordt hogere middenklasse genoemd. Een auto uit de middenklasse wordt doorgaans **middenklasser** genoemd.'

Als we naar de daarin als middenklasse opgesomde auto's kijken dan valt het op dat het bijna allemaal auto's betreft die groter zijn dan de auto's die in het in de conceptregeling voorgestelde prijssegment vallen.

Onder de bovengrens van €45.000 zien we alleen maar kleine EV-auto's en/of EV-auto's met een beperkte actieradius, zoals bv. de Peugeot e-208. Net daarboven, echter nog onder de €50.000 komen er enkele auto's in beeld die nog wel als middenklassenauto zijn te kwalificeren, in enkele gevallen ook voor gezinnen met volwassen kinderen interessant zijn en ook nog een redelijke actieradius hebben.

In onze ogen is een redelijke actieradius voor de Nederlandse situatie de grootste afstand die je op een batterijlading van Zuidwest tot Noordoost (bv. Vlissingen-Delfzijl = 391km) in de winter kunt afleggen; of, in ons geval Maarssen –Groningen vv.=380 km. Daar hoor je nog ca 10% bij op te tellen omdat je nooit helemaal leeg wil rijden en voor de winter zou er nog een aanvullende toeslag bijgerekend moeten worden.

Een actieradius van ca 450 km lijkt ons daarom binnen de regeling tot de mogelijkheden te moeten horen.

Op dit moment voldoen alleen de KIA e-Niro en de Hyundai e-Kona aan deze eis. Volkswagen laat het voorlopig met de iD-3 en iD-4 nog afweten; anderen zoals Ford zijn voorlopig op korte termijn ook nog niet in beeld en zeker niet onder de €45.000.

Wij zijn begin 70 en rijden op dit moment nog middenklasse diesel (Volvo V50 -2008).

Wij willen zo snel mogelijk, om bij te kunnen dragen aan de milieudoelstellingen van deze regering, van die diesel af, maar wel met daarvoor in de plaats een auto die aan blijft sluiten op onze behoeften.

Wij vinden het niet aardig van de overheid dat we moeten wachten op de achterblijvende Europese auto-industrie. Straks hoeft het niet meer!

Ons voorstel is de grens van €45.000 te verruimen tot €50.000.

Een glijdende schaal zou wellicht een nog betere optie kunnen zijn. Dit is flexibeler, voorkomt onredelijke hardheid en valt ook uit te leggen aan de critici van de regeling die zeggen dat alleen de rijken ervan profiteren, immers je profijt neemt af met de hoogte van je eigen investering boven een zekere grens.

Mogen wij vertrouwen op het 'redelijkheids en billijkheidsprincipe' van de Overheid?