

Elektrisch Rijden Monitor 2023

Rapportage consumenten
perspectief elektrisch rijden



Inhoudsopgave

1. Samenvatting >

2. Ontwikkeling elektrisch rijden in Nederland >

3. Prijs grootste drempel, maar elektrische auto wordt financieel aantrekkelijker >

4. De kopgroep: Zonnepanelen en eigen parkeerplek >

5. Nederland in Europese context >

6. Verantwoording >



Samenvatting



Samenvatting

Samenvatting

Het aantal elektrische auto's neemt in heel Europa nog steeds toe. In Nederland reden in 2023 ruim 442.000 elektrische personenauto's rond. Daarmee is 5% van het totaal aantal personenauto's nu elektrisch. Dit was in 2022 nog iets minder dan 4%. Deze auto's worden voor een belangrijk deel thuis en op privé locaties geladen. Onderweg en in de openbare ruimte worden deze auto's ondersteund door een openbaar laadnetwerk. Eind 2023 waren er ruim 144.000 openbare laadpunten en ruim 3.600 snelladers. Met 1 openbaar laadpunt per 3.1 elektrische auto's is Nederland koploper als het gaat om het laadnetwerk.

Ondanks de goede dekking qua laadpunten, loopt de interesse in elektrisch rijden terug. Voor het eerst sinds 2017 is de groep die aangeeft geen interesse te hebben in elektrisch rijden, groter dan de groep die aangeeft interesse te hebben in elektrisch rijden. De houding ten aanzien van elektrisch rijden lijkt te polariseren: elektrisch rijden wordt normaler en frequenter, maar er is ook een steeds groter wordende groep mensen die zich afzet tegen deze trend.

Een andere verandering ten opzichte van eerdere jaren, is dat de gemiddelde aanschafprijs van een elektrische auto stabiliseert. De aanschafprijs van elektrische auto's is voor het eerst niet gestegen. Het gat tussen wat men bereid is te betalen en wat men moet betalen nam afgelopen jaar af van € 16.819 naar € 14.151. Daarmee wordt elektrisch rijden financieel weer iets aantrekkelijker. >>

Samenvatting (vervolg)

In lijn hiermee zien we dat het inkomen een bepalende factor is voor de interesse in elektrisch rijden. Ook rijden mensen met een hoog inkomen vaker elektrisch (10%) ten opzichte van mensen met een midden (4%) of laag inkomen (2%). De prijs van een elektrische auto wordt met afstand het vaakst genoemd als barrière. De betaalbaarheid van de elektrische auto blijft dan ook nog steeds de grootste uitdaging. Belangrijker dan het laadnetwerk of de actieradius.

De actieradius is echter voor velen wel een drempel. Ondanks dat de gemiddelde actieradius steeds groter wordt (dit jaar 395 km), zijn Nederlanders niet overtuigd. Het merendeel van de ondervraagden heeft de wens voor een minimale actieradius van 400 km.

Elektrisch rijden is het meest populair bij mensen die beschikken over een eigen parkeerplek en zonnepanelen. De helft van de Nederlanders geeft aan te beschikken over een eigen parkeerplek (50%) en 48% van de Nederlanders geeft aan zonnepanelen te hebben. 31% van de Nederlanders beschikt over deze combinatie. Daarmee is deze koplopergroep (met zowel een eigen parkeerplek als zonnepanelen) met 4% toegenomen ten opzichte van vorig jaar.

Ontwikkeling elektrisch rijden in Nederland

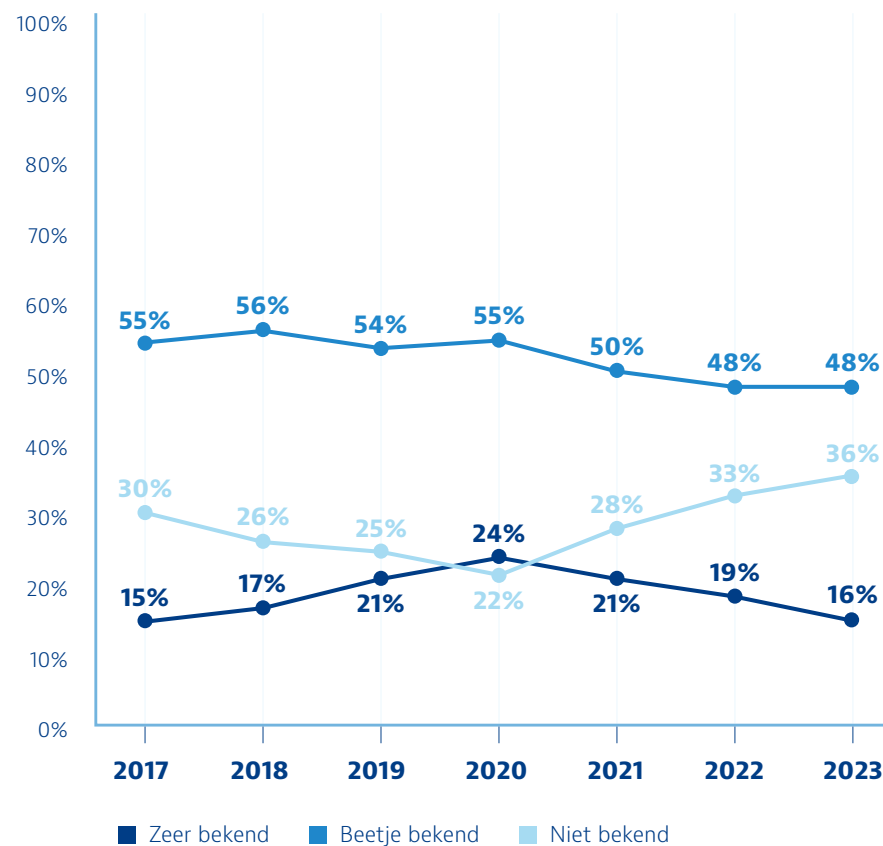


Terwijl elektrische auto's een steeds prominenter rol in het straatbeeld spelen, daalt de bekendheid



Bekendheid elektrisch rijden

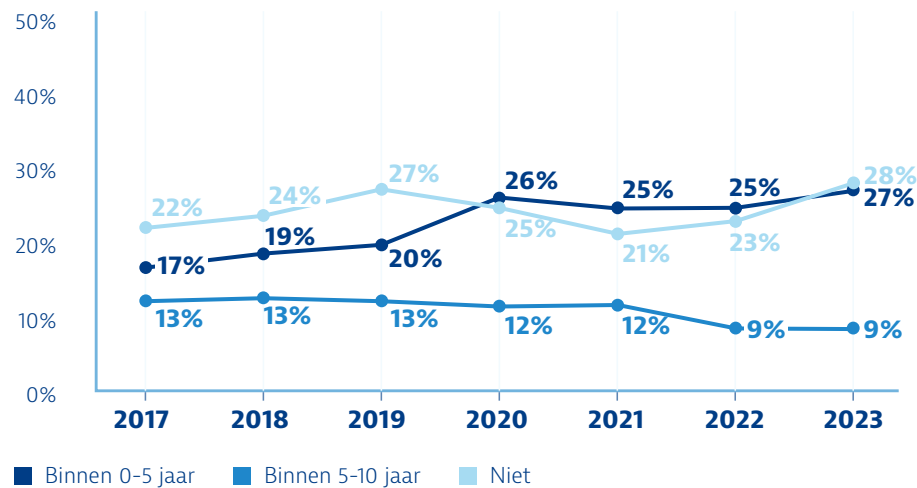
De bekendheid met elektrisch rijden neemt af onder de Nederlanders. Deze daling uit zich met name in de groep Nederlanders die "zeer bekend" zijn met elektrisch rijden. Tegelijkertijd is de daling van de afgelopen jaren, onder de groep Nederlanders die "een beetje" bekend zijn met elektrisch rijden, gestabiliseerd.



Er is in Nederland verdeeldheid over het wel of niet aankopen van een elektrische auto

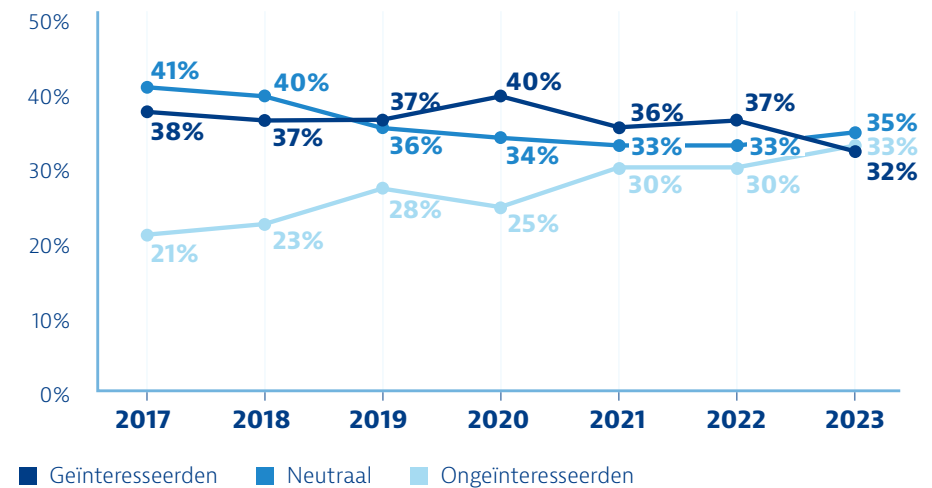
Voor het eerst in jaren zijn er meer ongeïnteresseerden dan geïnteresseerden

Aankoopintentie elektrische auto



De aankoopintentie (0-5 jaar) is in de afgelopen 7 jaar toegenomen van 17% naar 27%. Ook de groep Nederlanders die helemaal geen intentie heeft om een elektrische auto te kopen neemt in die periode toe van 22% naar 28%. Het beeld lijkt daarmee te polariseren.

Interesse elektrisch rijden

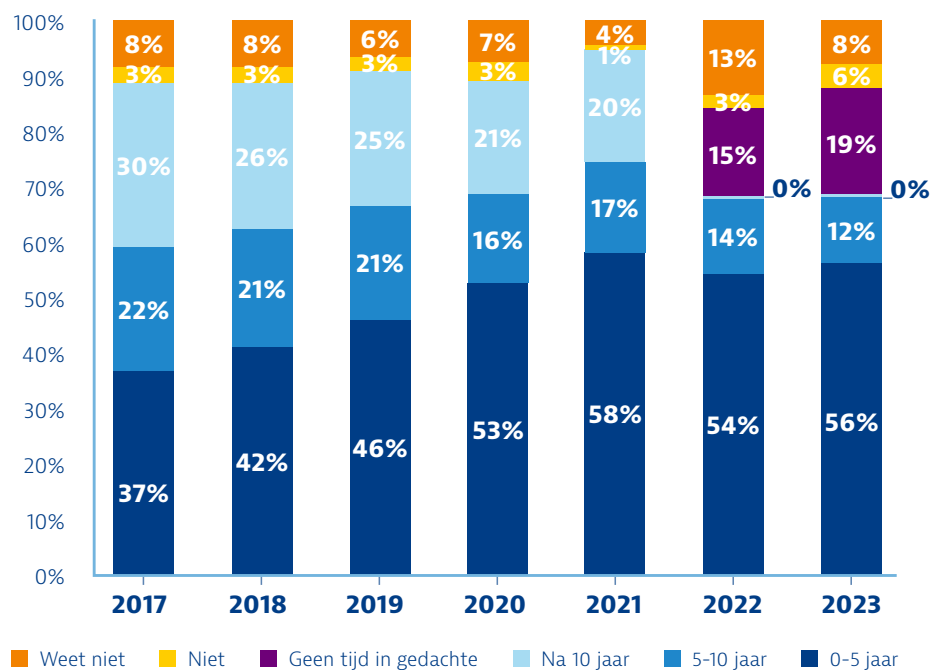


Voor het eerst sinds de eerste Elektrisch Rijden Monitor in 2017 is de groep ongeïnteresseerden groter dan de groep geïnteresseerden. Dit jaar is er een sterke afname zichtbaar onder de groep geïnteresseerden.

Interesse zet zich steeds meer om in aankoopintentie

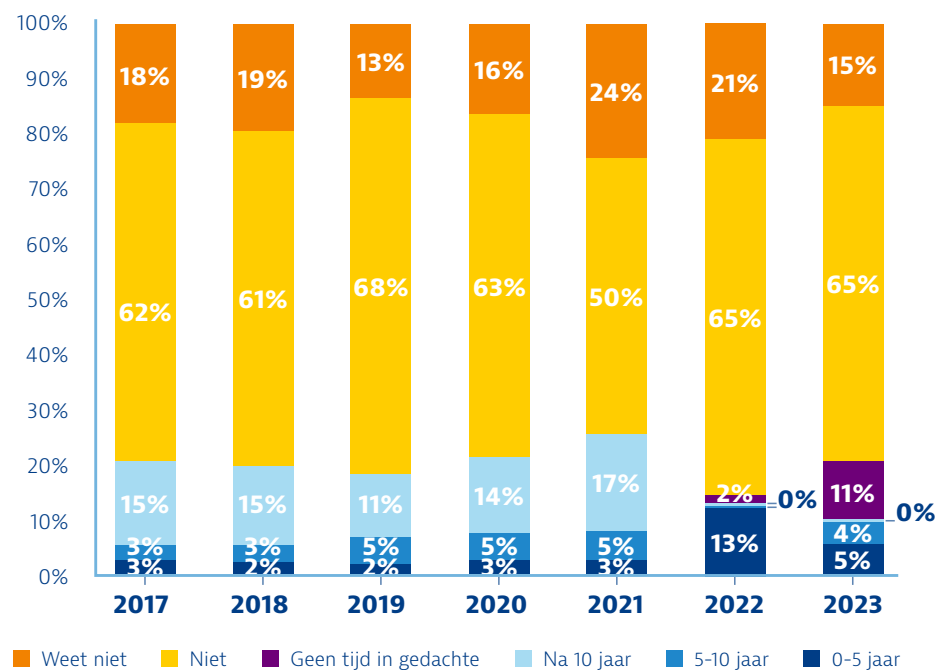
Van de groep die interesse heeft in elektrisch rijden, is een groot deel van plan om binnen 5 jaar een elektrische auto te gaan kopen

Geïnteresseerden



De grootste groep geïnteresseerden is van plan om binnen 0-5 jaar een elektrische auto aan te schaffen. Deze trend is in de afgelopen jaren steeds verder toegenomen.

Ongeïnteresseerden

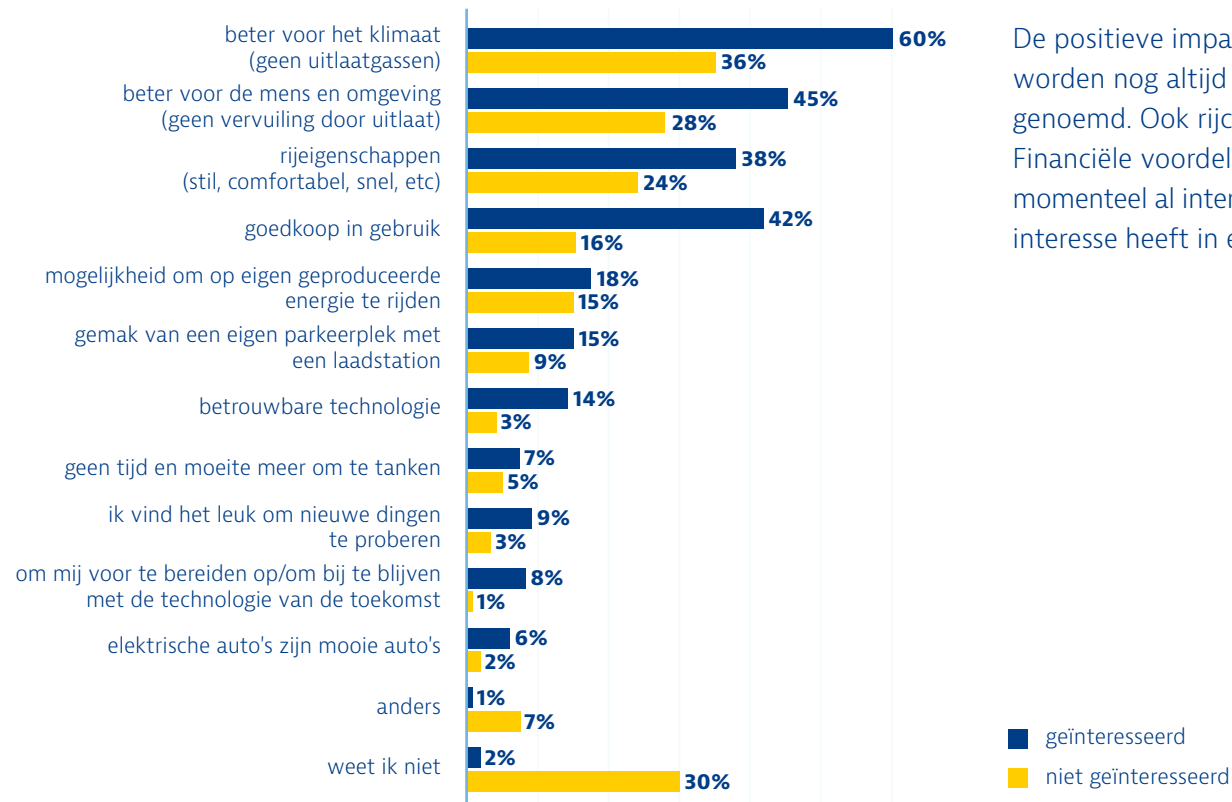


Onder de ongeïnteresseerden is de groep die verwacht nooit elektrisch te gaan rijden met afstand de grootste. Tegelijkertijd is de groep ongeïnteresseerden die wel een aankoopintentie heeft weer toegenomen sinds vorig jaar.

Milieuvoordeel blijft belangrijkste drijfveer elektrisch rijden

Interesse wordt ook sterk gedreven door comfort en gebruikskosten

Voordelen elektrisch rijden



De positieve impact van elektrische auto's op het klimaat en de omgeving worden nog altijd als belangrijkste voordelen voor het elektrisch rijden genoemd. Ook rijcomfort speelt een belangrijke positieve rol. Financiële voordelen in gebruik spelen met name een rol voor degenen die momenteel al interesse in elektrisch rijden hebben. 30% van de groep die geen interesse heeft in elektrisch rijden kan geen enkel voordeel hiervan noemen.

Prijs met afstand de belangrijkste drempel voor de aanschaf van een elektrische auto

Top 10 nadelen elektrisch rijden



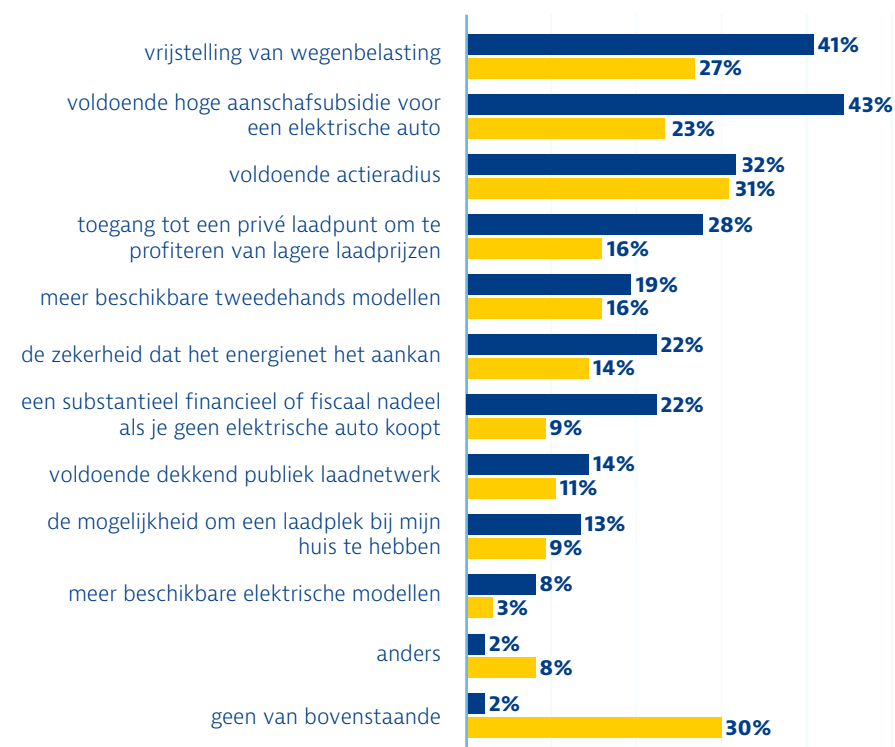
Onder de ongeïnteresseerden spelen met name de prijs, het gebrek aan privé laadmogelijkheden en de actieradius een belangrijke reden om nog niet over te gaan tot de aanschaf van een elektrische auto. Ook voor de mensen met interesse zijn dit belangrijke drempels, maar worden ook een gebrek aan publieke (snel)laadpunten en een beperkt laadnetwerk als nadeel gezien.

■ geïnteresseerd
■ niet geïnteresseerd

Financiële prikkels belangrijkste toekomstige drijfveer om elektrische auto aan te schaffen

Mensen met interesse hebben veel meer potentiële drijfveren dan ongeïnteresseerden. Toch zijn 2 op de 3 ongeïnteresseerden wel met bepaalde maatregelen mogelijk over te halen.

Mogelijke drijfveren voor aanschaf elektrische auto



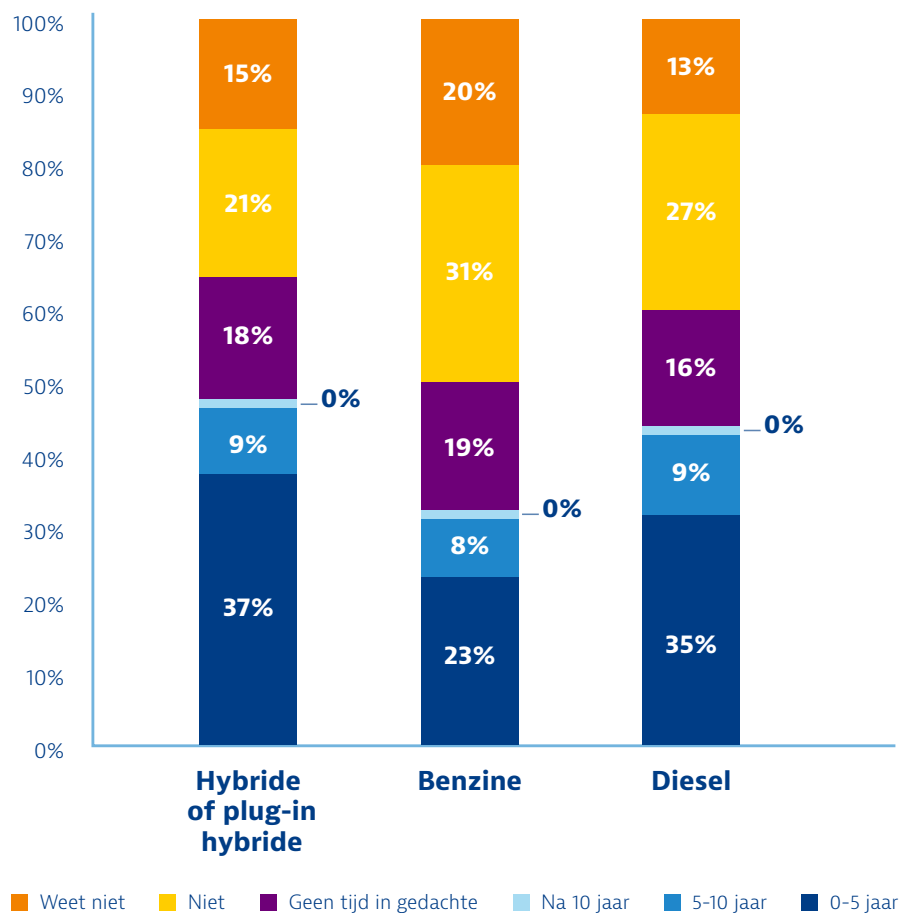
Financiële prikkels zoals de vrijstelling van wegenbelasting, aanschafsubsidie voor een elektrische auto en privé laadpaal om te profiteren van lagere laadprijzen zijn belangrijk voor het overstappen op een elektrische auto. Voor mensen die momenteel geen interesse hebben speelt juist met name de actieradius een grotere rol. 30% van de ongeïnteresseerden is op geen enkele (benoemde) manier over te halen tot een elektrische auto. Dat betekent wel dat 70% door minstens één maatregel enige vorm van interesse kan tonen in de toekomst. Dit biedt nog voldoende potentie om ook deze groep om te vormen tot potentiële kopers.

30% van de ongeïnteresseerden weet geen drijfveren voor de aanschaf van een elektrische auto te noemen

■ geïnteresseerd
■ niet geïnteresseerd

De huidige auto maakt verschil in de aankoopintentie

Mensen met een (plug-in) hybride auto zijn eerder geneigd een volledig elektrische auto te kopen, benzine rijders zijn het minst overtuigd



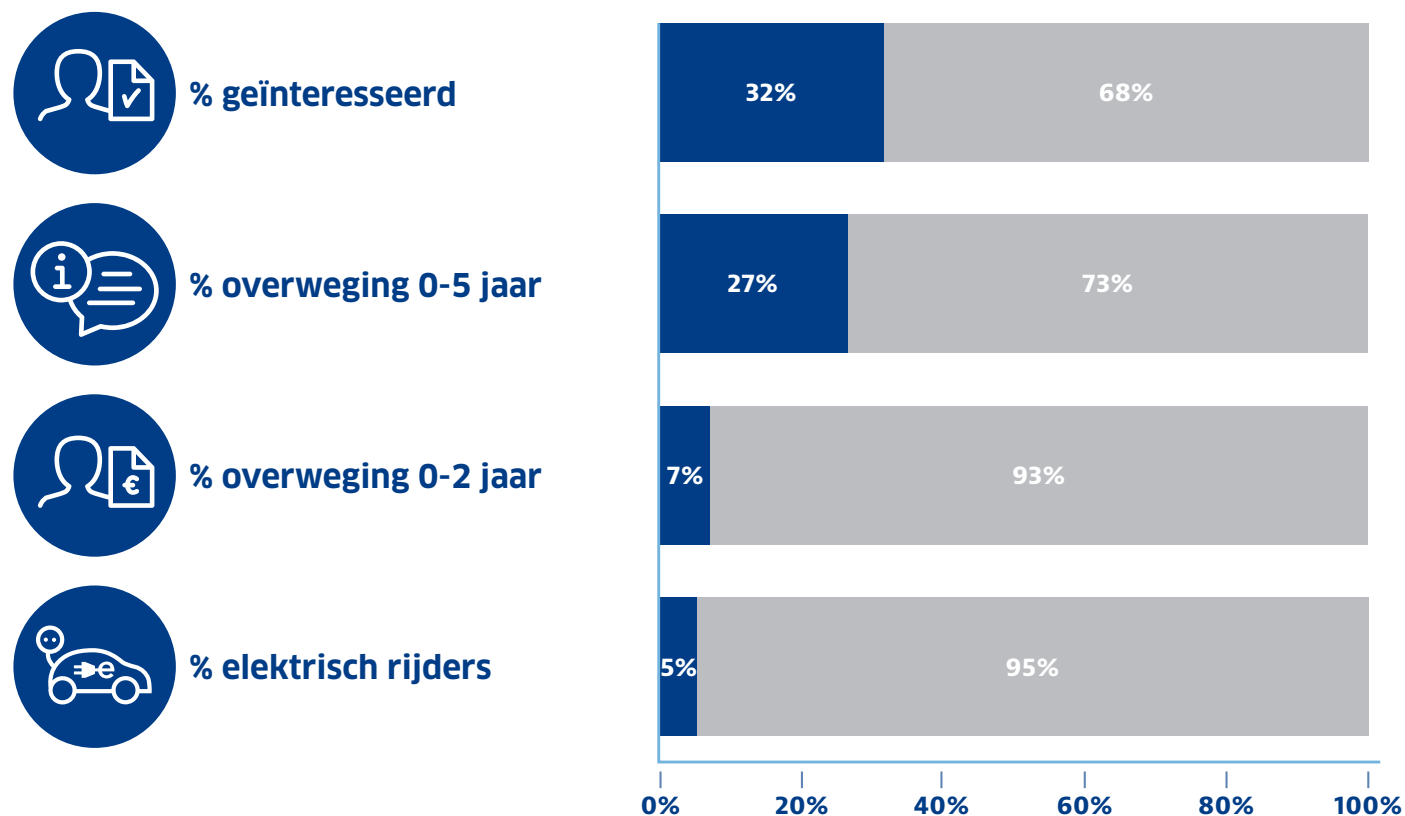
Mensen met een (plug in) hybride auto hebben een grotere aankoopintentie voor een elektrische auto dan mensen met een benzine- of dieselauto. Ruim twee derde van de (plug in) hybride rijders heeft de intentie om elektrisch te rijden. De intentie blijft met name achter onder mensen met een benzine auto: minder dan de helft van bezitters van een benzineauto verwacht op termijn een elektrische auto aan te schaffen.

Prijs blijft belangrijkste drempel, maar men is bereid wat meer te betalen voor een elektrische auto



Een derde van de Nederlanders geeft aan geïnteresseerd te zijn in elektrisch rijden

Elektrische auto in Nederland



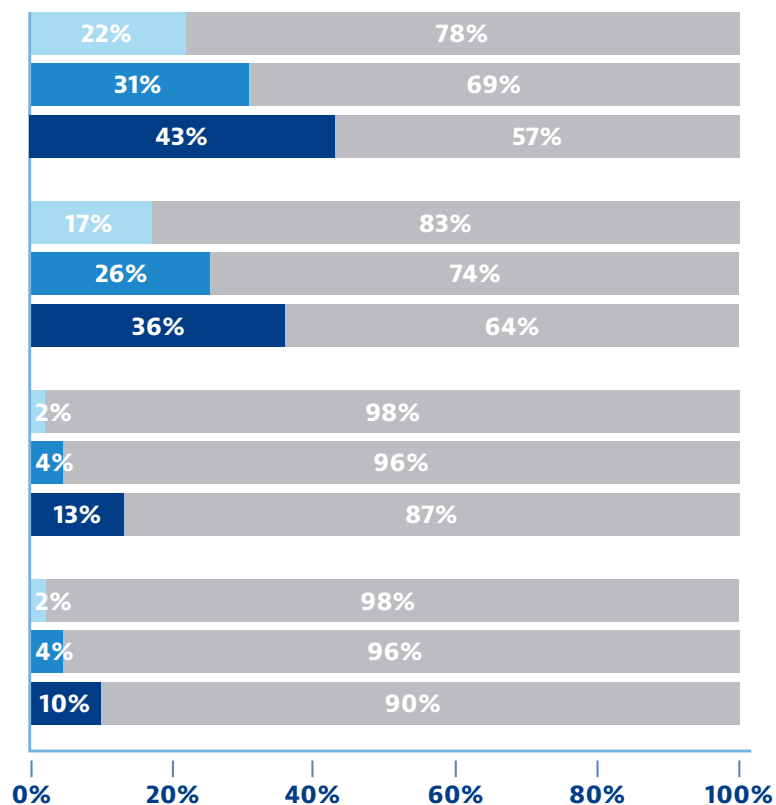
Een derde van de Nederlanders geeft aan geïnteresseerd te zijn in elektrisch rijden. Ondanks dat dit nog steeds een grote groep beslaat, is dit een afname van 5% ten opzichte van vorig jaar. De groep Nederlanders die verwacht binnen nu en vijf jaar elektrisch te rijden is daarentegen wel toegenomen van 25% in 2022 naar 27% in 2023.

Inkomen bepaalt in sterke mate interesse en aankoopintentie

Vooral de korte termijn aankoopintentie (0-2 jaar) is hoger onder hoge inkomens



Elektrische auto in Nederland



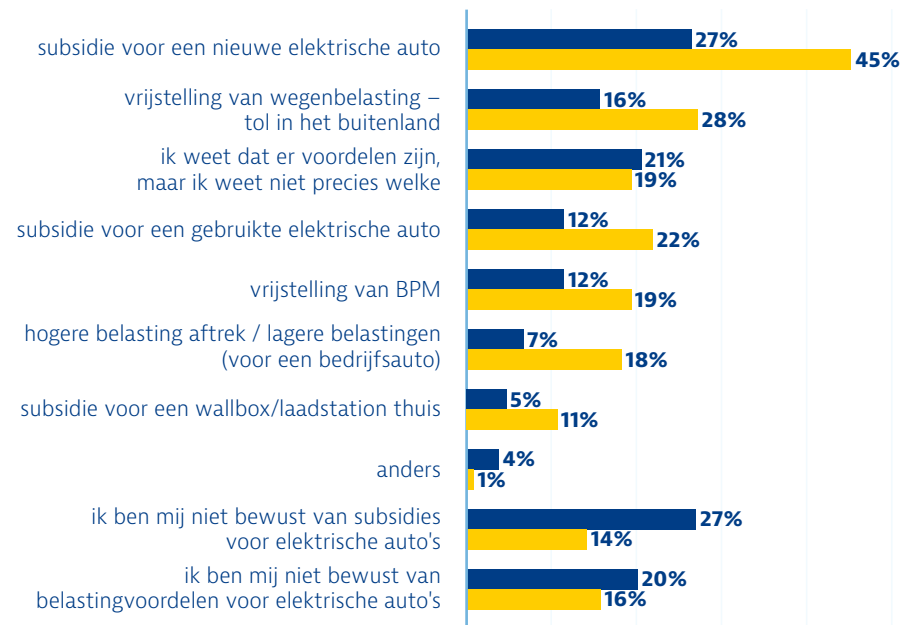
De groep met een hoog inkomen is een stuk positiever gestemd over elektrisch rijden dan de groep met een laag inkomen. Het verschil tussen deze groepen is het sterkst zichtbaar onder de korte termijn aankoopintentie. Voor de groep met een laag inkomen is de prijs van een elektrische auto dus nog een te grote barrière. Wel geeft toch 1 op 5 binnen de groep met een laag inkomen aan interesse te hebben in een elektrische auto.

■ Laag inkomen
■ Midden inkomen
■ Hoog inkomen

Lage inkomens zijn zich veel minder bewust van alle subsidies en belastingvoordelen voor elektrische auto's

Er zit een forse informatiekloof tussen de hoge en lage inkomens

Bekendheid subsidies en belastingvoordelen



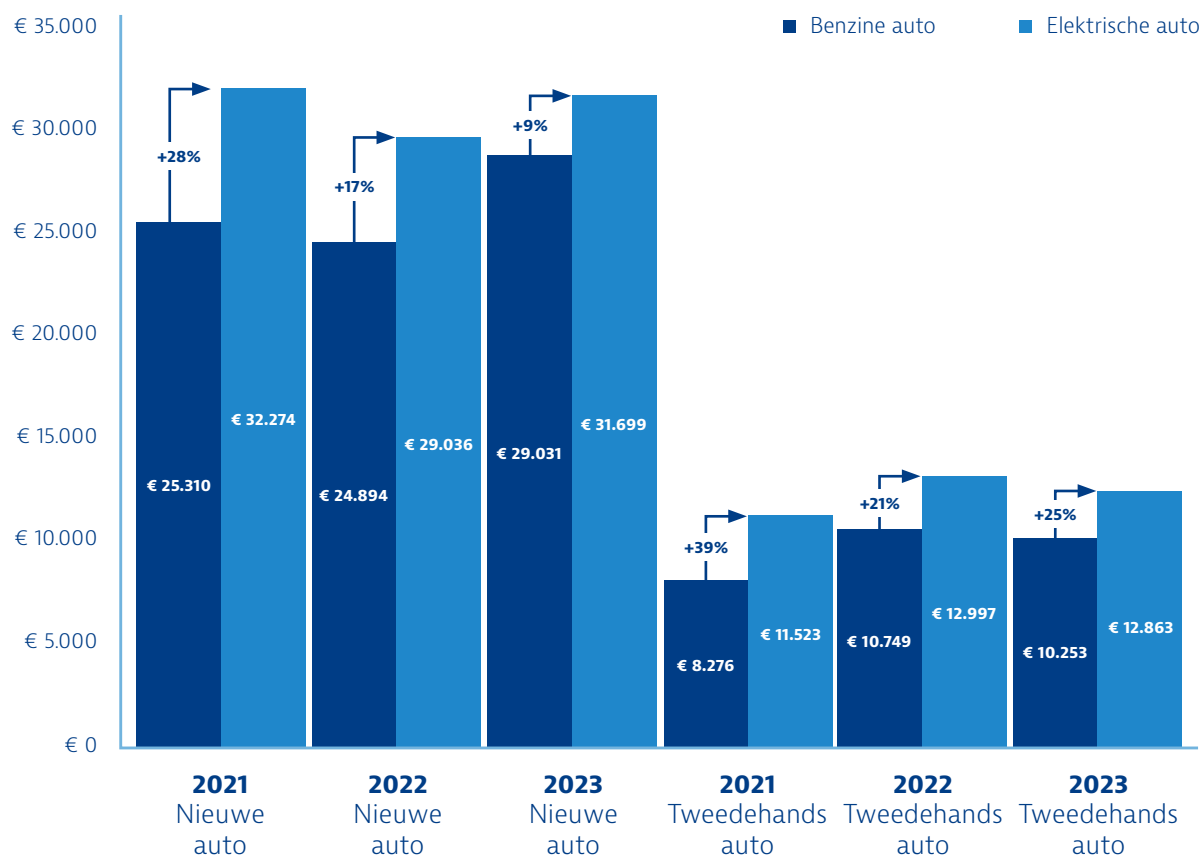
Mensen met een hoger inkomen zijn zich vaak bewust van alle mogelijke voordelen en subsidies die een elektrische auto met zich meebrengt. Mensen met laag inkomen hebben vanwege hoge prijs van een elektrische auto weinig interesse en zijn dan ook minder bekend met de subsidies en voordelen.

■ laag inkomen
■ hoog inkomen

Men is opnieuw bereid meer te betalen voor een elektrische auto dan voor een benzine auto

Dit geldt zowel voor mensen die doorgaans een nieuwe of tweedehands auto kopen

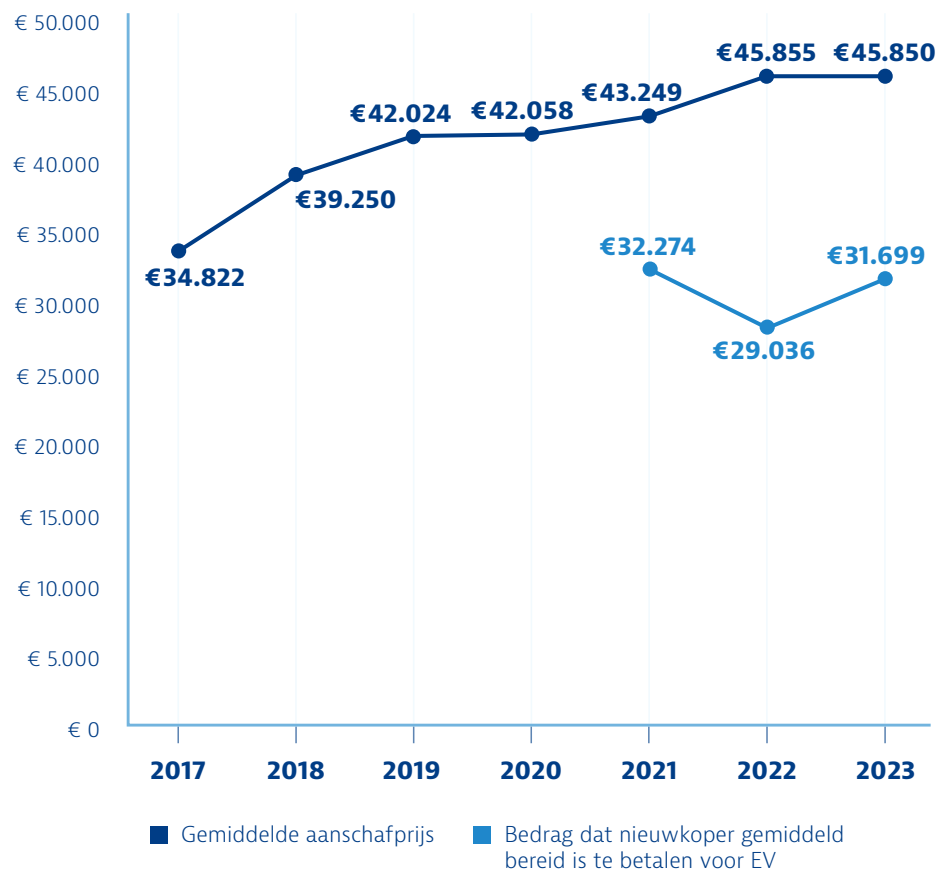
Bedrag dat mensen die doorgaans een nieuwe of tweedehands auto kopen gemiddeld bereid zijn te betalen



Gemiddeld is men bereid om meer uit te geven aan een (nieuwe of tweedehands) elektrische auto dan aan een benzine auto. De prijs die men bereid is te betalen voor een nieuwe benzine auto komt dichterbij het bedrag dat men bereid is te betalen voor een elektrische auto (van 17% minder naar 9% minder).

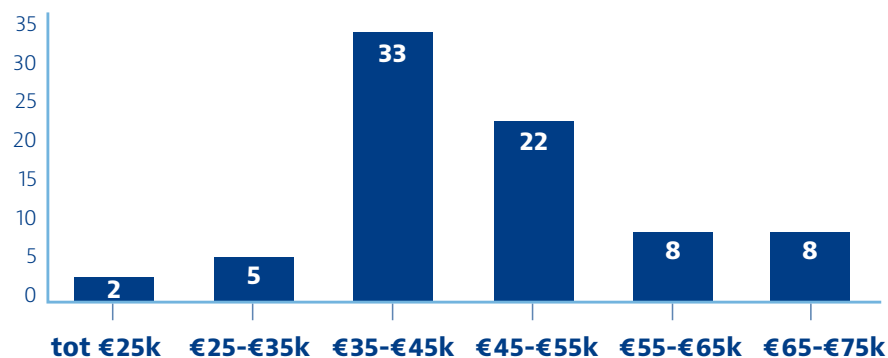
Gemiddelde betaalbaarheid elektrische auto's neemt weer toe

Voor het eerst sinds 2017 is de groei in gemiddelde aanschafprijs gestopt



Sinds dit jaar is de gemiddelde aanschafprijs voor een elektrische auto (berekend op basis van het aanbod en de verkoopcijfers) gestabiliseerd. Daarmee is het gat tussen de acceptabele aanschafprijs en de daadwerkelijke nieuwprijs afgenomen naar 14.151 euro. Het aanbod aan nieuwe elektrische auto's tussen de 35.000 en 55.000 euro is toegenomen, maar het aanbod van kleinere, meer betaalbare modellen blijft achter.

Elektrische modellen per prijssegment



**De kopgroep:
Nederlanders met
zonnepanelen en
eigen parkeerplek**



Aantal Nederlanders met zonnepanelen blijft groeien

Sinds 2017 is het aantal huishoudens met zonnepanelen ruim verdrievoudigd

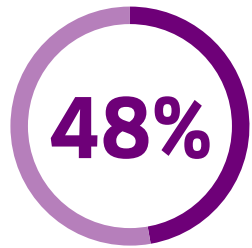


50%

Eigen parkeerplek

50% van de Nederlanders geeft aan een eigen parkeerplek te hebben.

Dit is een eigen oprit of een eigen parkeerplek in een garage.

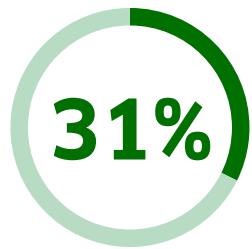


48%

Eigen zonnepanelen

Bijna de helft van de Nederlanders geeft aan zonnepanelen te hebben.

Dit aandeel neemt steeds verder toe in vergelijking met eerdere jaren.



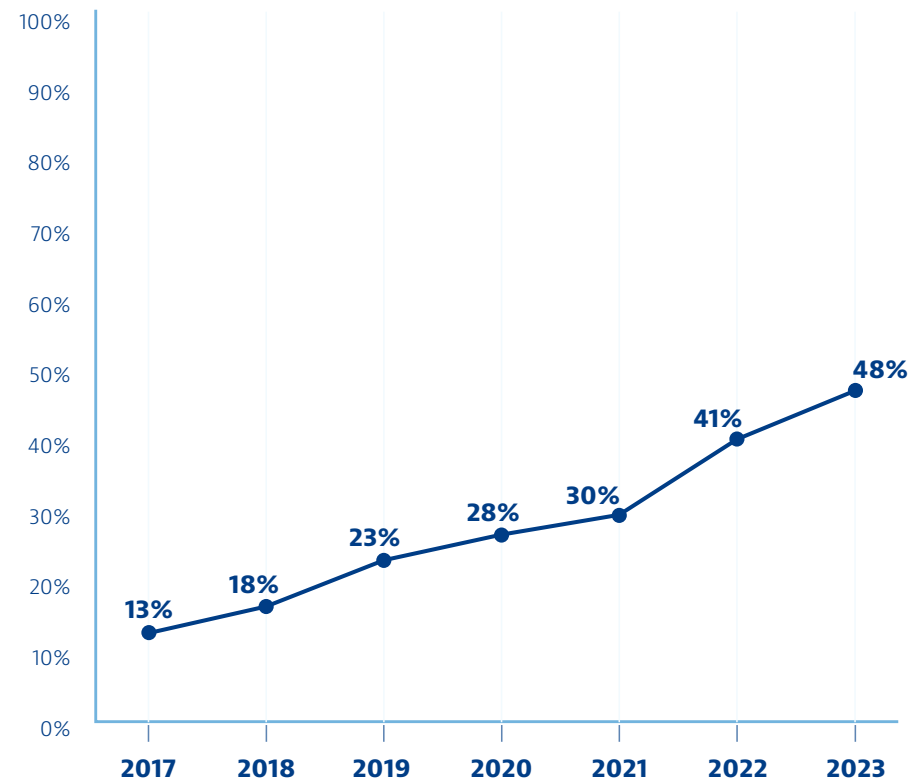
31%

Eigen parkeerplek en zonnepanelen

31% van de Nederlanders geeft aan zowel een eigen parkeerplek als zonnepanelen te hebben.

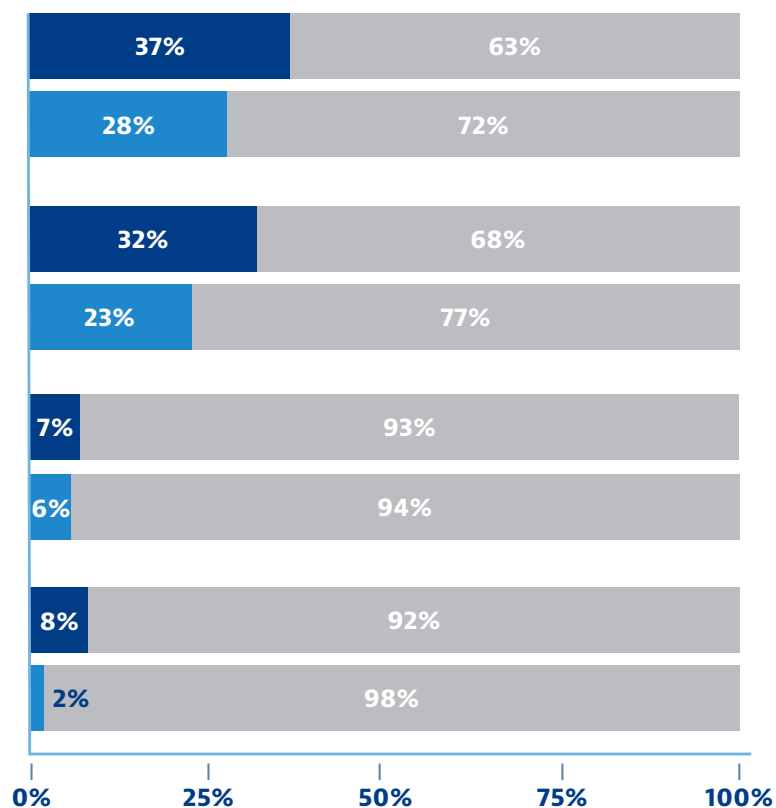
Voor hen is elektrisch rijden (financieel en praktisch) erg interessant.

% Nederlanders met zonnepanelen



Nederlanders met eigen parkeerplek hebben meer interesse in een elektrische auto

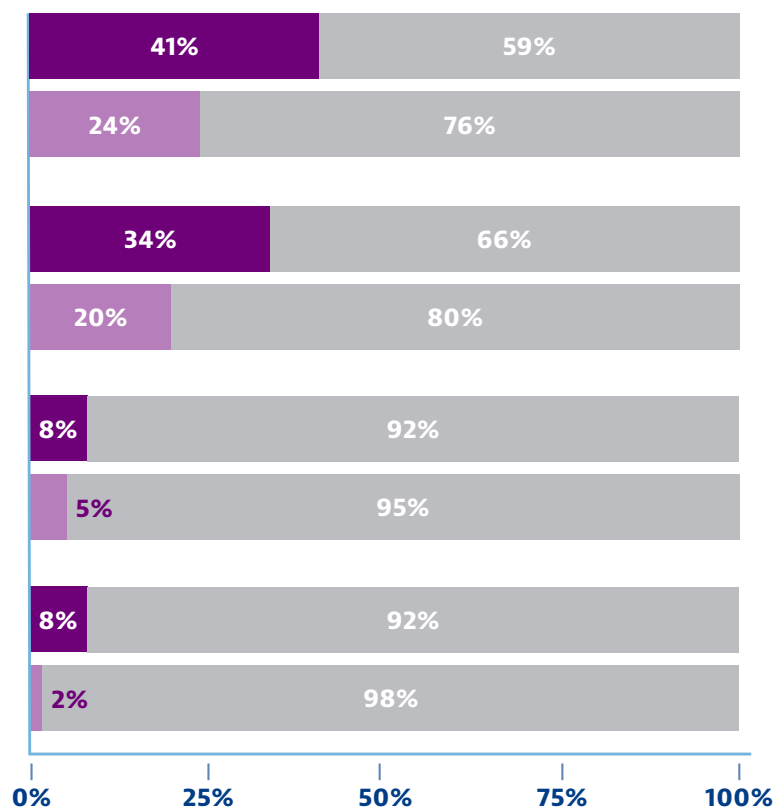
Er zijn ruim 4 keer zoveel elektrisch rijders onder Nederlanders met een eigen parkeerplek



Wie een parkeerplek op eigen terrein heeft, kan een eigen laadvoorziening plaatsen. De groep met eigen parkeerplek heeft dan ook meer interesse in een elektrische auto. Ook zit er een groot verschil in mensen die nu al elektrisch rijden: mensen met een eigen parkeerplek rijden 4 keer zo vaak elektrisch.

■ Privé parkeerplek
■ Geen eigen parkeerplek

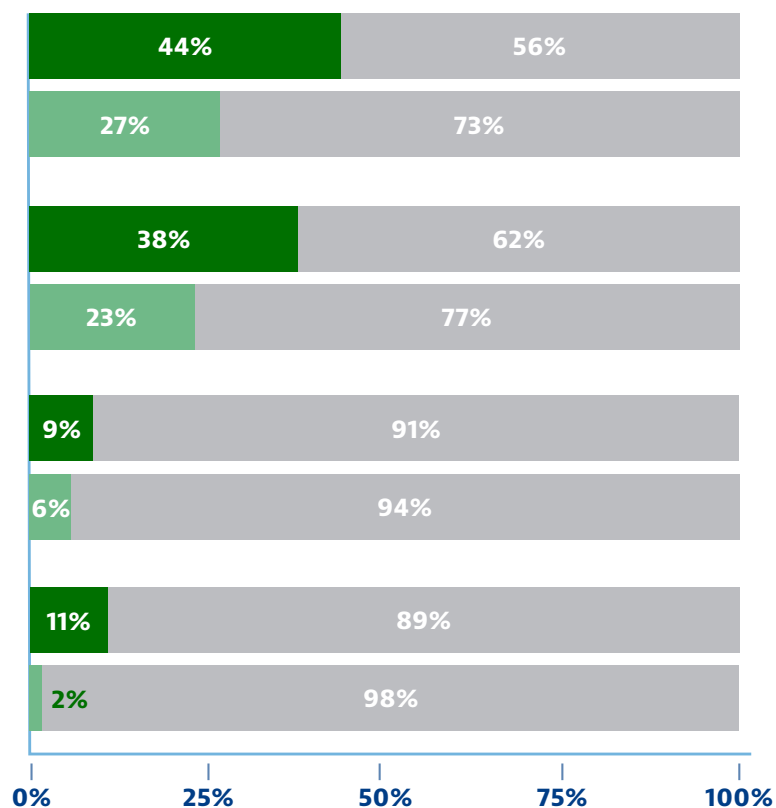
Interesse onder Nederlanders met zonnepanelen is bijna 2 keer zo groot



Consumenten die zelf hun energie opwekken met zonnepanelen zijn veel geïnteresseerder in elektrisch rijden en ook eerder geneigd een elektrische auto aan te schaffen. Binnen de groep mensen met zonnepanelen is het aandeel dat al een elektrische auto heeft veel groter: er zijn vier keer zoveel elektrisch rijders onder Nederlanders met zonnepanelen in vergelijking met Nederlanders zonder zonnepanelen.

■ Met zonnepanelen
■ Zonder zonnepanelen

De groep Nederlanders met zonnepanelen en eigen parkeerplek zijn het meest positief over elektrische auto



Zelf je stroom opwekken én deze kunnen gebruiken om de eigen auto op te laden zorgt voor fors meer interesse en een grotere aankoopintentie om elektrisch te gaan rijden. 11% van de Nederlanders met zonnepanelen en eigen parkeerplek rijdt momenteel al elektrisch en de groep geïnteresseerden beslaat bijna de helft van de totale groep Nederlanders met een eigen parkeerplek en zonnepanelen.

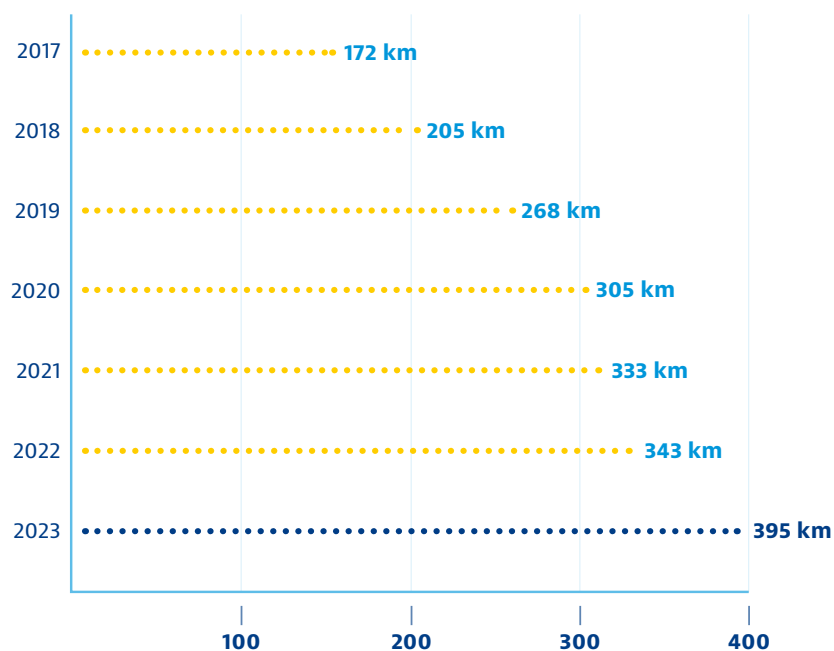
■ Met eigen parkeerplek en zonnepanelen
■ Zonder eigen parkeerplek en zonnepanelen

Gemiddelde actieradius blijft toenemen

Toch is dit voor de gemiddelde Nederlander nog niet voldoende

Door de jaren heen zien we dat de gemiddelde actieradius van elektrische auto's alsmat toeneemt.

Gemiddelde actieradius

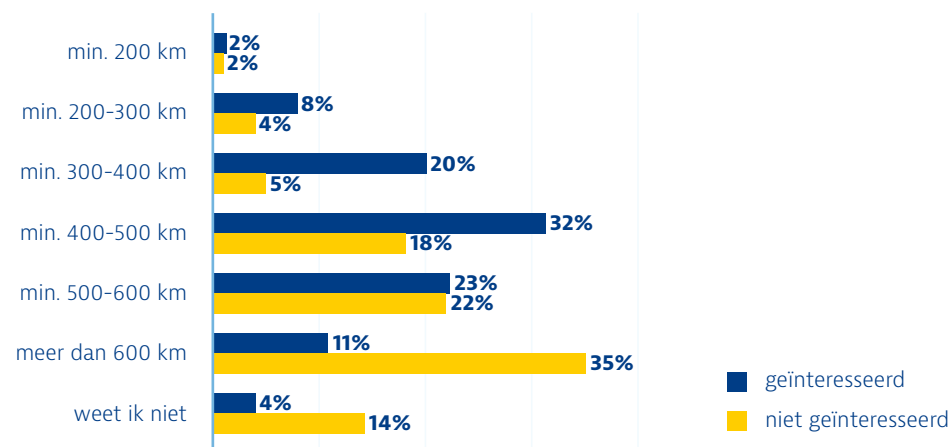


De gemiddelde actieradius ligt nog behoorlijk ver onder de gewenste minimale actieradius. Voor 30% van de geïnteresseerden voldoet de huidige actieradius, tegen slechts 11% van de ongeïnteresseerden.

Deze laatste groep is eigenlijk pas over te halen op het moment dat de elektrische auto extreem lange afstanden kan afleggen.

Voor de geïnteresseerden is een actieradius van 500 km vaak al ruim voldoende. Met de huidige snelheid van ontwikkelingen zou dit over niet al te lange tijd behaald moeten zijn.

Minimaal gewenste actieradius



Nederland in de Europese context

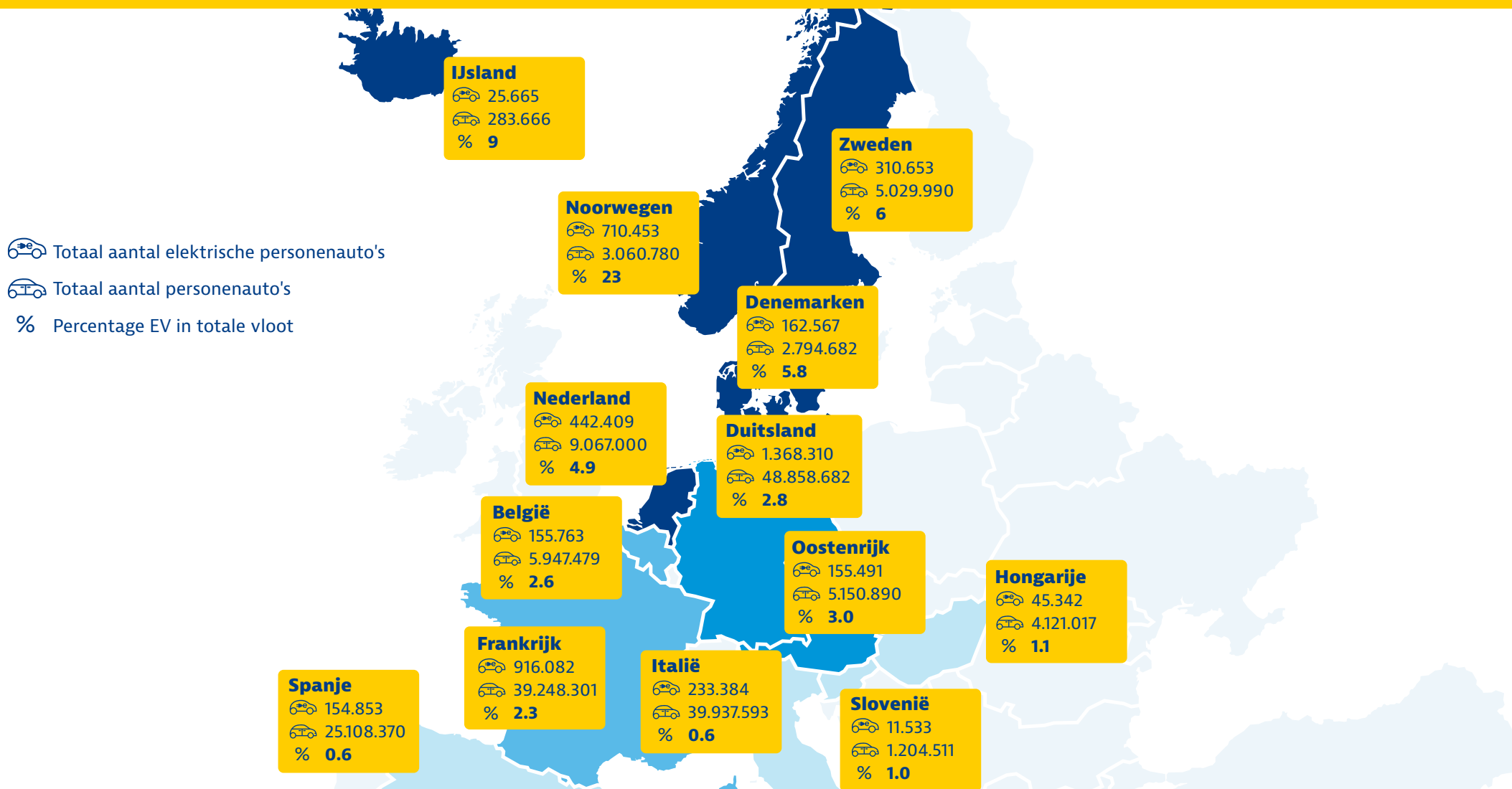
Nederland is wereldwijd één van de koplopers als het gaat om elektrisch rijden. We zijn echter niet het enige land in transitie naar elektrisch rijden. In heel Europa is de elektrische auto bezig aan een opmars. De snelheid en dynamiek van de markt verschilt per land.

**Dit onderzoek is gelijktijdig
uitgevoerd in tien Europese landen.**



Relatief veel Nederlanders rijden elektrisch

Alleen Noorwegen (23%), Zweden (6%), IJsland (9%) en Denemarken (5,8%) doen het beter.



Het cijfer totaal aantal personenauto's Nederland geldt voor 2023, voor het buitenland geldt 2022.

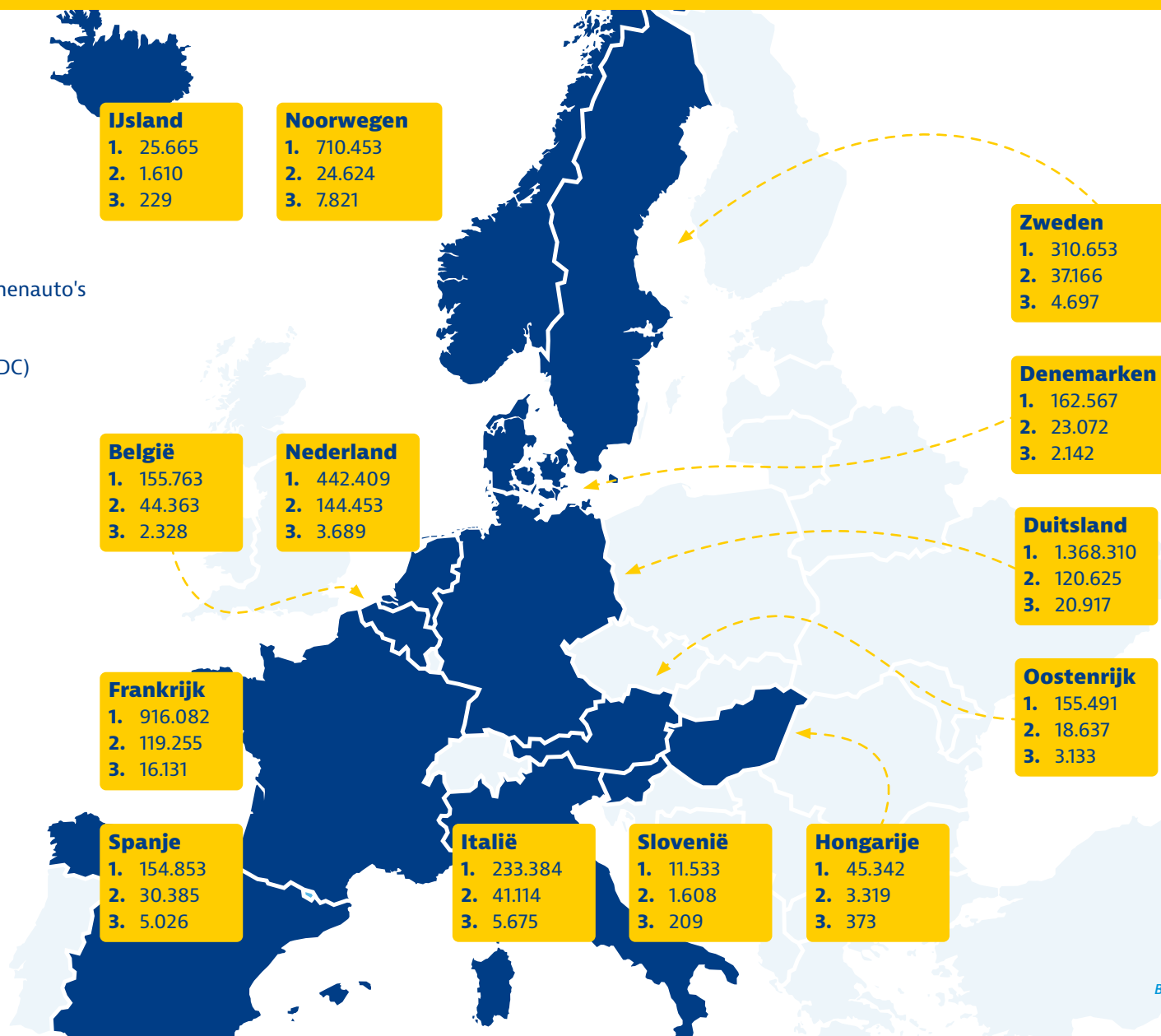
Nederland met afstand het grootste laadnetwerk

Niet alleen in absolute zin, maar ook afgezet tegen het aantal elektrische personenauto's



1. Totaal aantal elektrische personenauto's
2. Totaal aantal laadpunten
3. Totaal aantal snellaadpunten (DC)

Aantal EV per openbaar laadpunt (AC)	
Nederland	3.1
Noorwegen	28.9
Oostenrijk	8.3
België	3.5
Denemarken	7.0
Frankrijk	7.7
Duitsland	11.3
Hongarije	13.7
IJsland	15.9
Italië	5.7
Slovenië	7.2
Spanje	5.1
Zweden	8.4



Verantwoording



Verantwoording: data uit dit rapport is afkomstig uit drie bronnen



Online onderzoek

Kwantitatieve
Survey



Data- verzameling



Elektrisch rijden monitor:

De doelgroep van dit onderzoek zijn Nederlanders tussen de 18 en 70 jaar, met een representatieve verdeling op geslacht, leeftijd, regio en inkomen. Uitvoering voor 2021 is gedaan door onderzoeksbureau Blauw. In 2022 en 2023 is het onderzoek uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel in 10 Europese landen. In 2023 hebben er in Nederland 2000 respondenten meegedaan aan het onderzoek. Deze zijn – net al voorgaande jaren – geworven via het panel van Dynata. Het veldwerk vond plaats in september/oktober 2023.



EAFO-portal:

Onderzoeksbureau Fier heeft voor European Alternative Fuels Observatory (EAFO) data verzameld over elektrisch rijden, zoals het aantal elektrische auto's en het aantal (snel)laadpunten. Deze data verkrijgen zij met name van overheden en brancheorganisaties.



ANWB Experts:

Bij de ANWB zijn er voor diverse kennisvelden zogenaamde 'Experts', zo ook voor elektrisch rijden. Met door de ANWB zelf ontwikkelde modellen berekenen ze onder andere laad- en gebruikskosten van elektrische auto's.