



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Samenvatting

Nationaal EV en berijdersonderzoek 2023



>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief
en Internationaal ondernemen



Het Nationaal EV- en berijdersonderzoek is een initiatief van de Vereniging Elektrische Rijders (VER) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en ondersteund door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Publicatiedatum: 7 maart 2024

Inhoud

Aanleiding	4
De respondenten	5
De uitkomsten	6
De huidige EV	6
De laatste brandstofauto	6
Profiel van de EV-rijder	6
Aanschafproces	6
Financiële stimulering	7
Ervaringen	7
De elektrische deelauto	7
Aanbevelingen	8
De auto	9
De berijder	11
De elektrische deelauto	12

Aanleiding

In het Coalitieakkoord en Klimaatakkoord staat de ambitie dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn, zodat we in 2050 een emissieloos wagenpark kunnen hebben. Als we dit halen, dan zal in 2030 ongeveer een kwart van de Nederlandse personenauto's elektrisch zijn. Naast de zakelijke rijders zien we nu dat ook een steeds groter deel van de particuliere autorijders overstapt naar een EV.

Om effectieve interventies uit te voeren richting 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030 helpt het om inzicht te hebben in de ervaringen van automobilisten die nu *volledig* elektrisch rijden. Wat stimuleert hun keuze, zijn ze tevreden met hun keuze en welke belemmeringen moeten wellicht opgelost worden? Dit onderzoek

bouwt voort op de eerdere EV- en berijdersonderzoeken, gepubliceerd in 2021, 2022 en 2023. Daardoor kunnen we ook trends door de jaren zien. Daarnaast is er dit jaar een onderdeel toegevoegd over de elektrische deelautogebruiker: wat voor mensen zijn dit en wat zijn hun beweegredenen om te auto delen?

De strategische hoofdvraag is: wat remt of stimuleert de groei van elektrisch rijden? Achter deze hoofdvraag schuilen diverse deelvragen. Deze zijn gecategoriseerd in twee delen: de Auto en de Berijder. De Auto gaat over kenmerken van de huidige auto, de vorige auto en het type bezit. En de Berijder gaat over de kenmerken van de EV-rijder, positieve en negatieve ervaringen, het aanschafproces en de rol van financiële prikkels.

De respondenten

Ruim 4.800 EV-rijders hebben dit jaar de vragenlijst ingevuld. We hebben dit jaar alleen respondenten mee laten doen die een volledig batterij-elektrische auto rijden, dus geen plug-in hybride of waterstofauto's. De verhouding nieuwe en tweedehands rijders komt overeen met de verhouding in de algemene Nederlandse bevolking. Het valt op dat de particuliere EV-rijders sterker vertegenwoordigd zijn in de enquête dan in het nationale wagenpark van volledig elektrische auto's.

De uitkomsten

De huidige EV

- In onze enquête is 58% een particuliere EV-rijder. In het Nederlandse EV-wagenpark is 38% een particuliere EV-rijder (bron RDW, bewerking RVO). 77% van de respondenten rijdt een nieuwe EV en 23% rijdt een gebruikte EV.
- Het groeiende aantal particuliere EV-rijders in de EV- en berijdersonderzoeken komt overeen met de groei van particuliere EV-rijders in het elektrische wagenpark van Nederland.
- Opmerkelijk is dat private lease vaak de doorslag heeft gegeven om elektrisch te gaan rijden. Maar liefst 73% van de private lease rijders geeft aan dat de mogelijkheid tot private lease hen over de streep trok elektrisch te gaan rijden. Daarvan betaalt een kwart minder dan € 400 per maand voor een contractduur van merendeels 60 maanden. Private lease lijkt een antwoord te bieden op de belemmering van de hoge aanschafprijs van een EV en de vermeende risico's zoals restwaarde en (de betrouwbaarheid van) het batterijpakket.
- De tweedehands rijder (23% van totaal) is vooral een particuliere rijder (79%). Maar opvallend is ook dat maar liefst 21% een zakelijke rijder is, wellicht vanwege het grotere bijtellingsvoordeel van oudere EV's. Het gaat om relatief jonge auto's (77% jonger dan 3 jaar en 27% zelfs jonger dan 1 jaar). De tweedehandsauto kostte veelal minder dan € 30.000 in aanschaf.
- 60% heeft nog een andere auto naast de elektrische – meestal een brandstofauto. Het overgrote deel rijdt vooral in de elektrische auto (88%). Ter vergelijking: gemiddeld heeft 28% van de Nederlandse huishoudens meer dan 1 auto.

De laatste brandstofauto

- Mensen investeren in de overstap van brandstofauto naar een elektrische auto: deze is vaak nieuwer en duurder. Zo reed 38% van de mensen die nu een nieuwe EV rijdt, voorheen een tweedehands brandstofauto.
- De aanschafprijs van de EV ligt veel hoger dan de laatste brandstofauto. Voor zowel nieuwe als tweedehands EV's ligt dat verschil rond de € 10.000. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de gemiddeld hogere aanschafprijs voor EV's in het algemeen.
- Er is nauwelijks sprake van merkentrouw. Slechts 19% rijdt de elektrische auto van hetzelfde merk als de vorige brandstofauto. Van deze 19% vindt het merendeel het niet belangrijk dat de EV van hetzelfde merk is.

Profiel van de EV-rijder

- De EV-rijder is vaak man en is gemiddeld 54 jaar. De EV-rijder stemt vooral PvdA/GroenLinks (23%), VVD (20%) D66 (10%), of PVV (8%) heeft een bovenmodaal inkomen, werkt voltijds, is hoog opgeleid en vaker samenwonend, al dan niet met kinderen.
- EV-rijders zien zichzelf voornamelijk als innovator en early adopter (Rogers' curve, zie ook paragraaf 4.1), maar vergeleken met het EV- en berijdersonderzoek 2022 zien we een lichte verschuiving naar de early en late majority voor wie lage kosten belangrijker zijn dan techniek en milieu. Elektrisch rijden wordt steeds gewoner.
- 57% van alle EV-rijders voelt zich erg of heel erg een ambassadeur voor elektrisch rijden. Dit is procentueel minder dan in het EV- en berijdersonderzoek 2022, in absolute getallen neemt het aantal ambassadeurs wel toe. 33% van de EV-rijders laat anderen vaak of heel erg vaak in hun elektrische auto rijden.
- EV-rijders worden vaker naar hun positieve ervaringen met elektrisch rijden gevraagd door niet EV-rijders (54%) dan naar hun negatieve ervaringen (45%).
- EV-rijders maken ook vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 78% zonnepanelen, probeert 50% minder te vliegen, 51% de auto voor korte afstanden te vermijden en heeft 32% een warmtepomp.
- Hoewel de perceptie is dat de meeste Nederlanders in een brandstofauto rijden, merken EV-rijders op dat steeds meer mensen in hun netwerk, en Nederlanders in het algemeen, elektrisch rijden.

Aanschafproces

- Aan de aankoop gaat een intensieve voorbereiding vooraf: met name online, via de autodealer en via consumentenorganisaties (ANWB, Milieu Centraal, de Consumentenbond). De VER wordt als meest betrouwbare bron aangegeven.
- De EV-rijder bereidt zich goed voor, is geïnformeerd en heeft specifieke vragen tijdens het aanschafproces.
- Aanschafprijs, gebruikskosten en de actieradius vindt men het meest belangrijk bij aanschaf.
- Het overgrote deel van de occasionrijders vindt, bij aanschaf van een tweedehands EV, een onafhankelijke batterijcheck (zeer) belangrijk, maar 87% krijgt die niet aangeboden.

Financiële stimulering

- Voor particuliere EV-rijders is vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting (MRB) de belangrijkste incentive. 54% geeft aan niet meer elektrisch te blijven rijden als de MRB-vrijstelling voor elektrische auto's wordt afgeschaft.
- Voor zakelijke EV-rijders is de verlaagde bijtelling verreweg de belangrijkste financiële stimulering. 39% van de leaserijders geeft aan dat als het bijtellingsvoordeel afloopt (na 2025), niet meer te kiezen voor een EV. Dit wordt verder gestaafd door het relatief grote aandeel zakelijke tweedehands rijders, die veelal nog een groter bijtellingsvoordeel genieten.
- 47% van de mensen die een nieuwe EV rijdt (privélease en koop) ontving SEPP-subsidie. Ruim 40% kwam niet in aanmerking voor subsidie. EV-rijders met een hoger inkomen, ontvingen minder vaak subsidie.
- Recente EV-rijders, zijnde het merendeel van de elektrische rijders, zijn meer gericht op het kostenvoordeel en geven aan zonder subsidieregeling waarschijnlijk niet elektrisch te zijn gaan rijden.

Ervaringen

- De EV-rijder is het meest positief over de rijeigenschappen, de gebruikskosten en de laadmogelijkheden. De EV-rijder is het minst positief over de beperkte actieradius en de mogelijkheid om met de elektrische auto op vakantie te gaan. 36% geeft aan dat er geen tegenvallers waren bij het elektrisch rijden.
- Een ruime meerderheid van de EV-rijders (71%) geeft aan dat ze het (zeer) belangrijk vinden dat online en in de showroom ook de gemiddelde totale kosten bij elektrische- en brandstofauto's moeten worden vermeld, zodat de totale kosten goed te vergelijken zijn.
- Bij een actieradius boven de 300 km is 75% positief of heel erg positief over de actieradius.
- 86% heeft nog nooit te maken gehad met een storing waardoor men niet verder kon rijden. Dat 14% dit wel heeft ervaren is hoog en lijkt vooral te maken hebben met problemen met de software laadkabel. 4% heeft wel eens stilgestaan met een lege batterij.
- Het overgrote deel van de EV-rijders geeft aan dat de volgende auto weer elektrisch zal zijn. Dit percentage daalt echter wel (nu 87%, was 90%). Dat geldt voor berijders van een nieuwe en een tweedehands EV. Bij wegvallen van de stimulering geeft een groot deel van de respondenten aan niet meer elektrisch te willen rijden (53% particuliere rijders en 39% zakelijke rijders).

De elektrische deelauto

- Dit jaar werd de elektrische deelautogebruiker voor het eerst ook uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. 186 deelautogebruikers hebben de enquête ingevuld.
- 35% rijdt via een deelauto-aanbieder, en 35% rijdt met een deelauto van de zaak. De overige respondenten rijden via een peer to peer constructie of delen de auto onderling/met buurtgenoten (of anders).
- Een derde van de autodelers heeft geen eigen auto.
- 37% geeft aan dat de deelauto een eigen auto heeft vervangen. 22% had voorheen geen eigen auto en voor 41% is de deelauto een aanvulling op een eigen auto.
- De deelautogebruiker heeft veel minder vertrouwen in de actieradius van de deelauto dan een EV-bezitter. 38% heeft weinig vertrouwen in de actieradius die de auto aangeeft. En bijna de helft van de respondenten voelt zich (zeer) onzeker over de actieradius van de elektrische deelauto. Dit is mogelijk te verklaren doordat autodelers minder ervaring hebben met elektrisch rijden en vooraf minder zekerheid hebben hoe vol de batterij is van de auto die ze delen. Mogelijk speelt ook dat de gemiddelde elektrische deelauto minder range heeft.
- Autodelers ervaren vaker storingen waardoor ze niet verder kunnen rijden dan de EV bezitters (26% tegenover 14%). Aangezien het aantal respondenten erg laag is (39) kunnen hier geen conclusies aan verbonden worden. Wel valt op in de beantwoording van het soort storingen dat men ervaart dit vaak te maken lijkt te hebben met problemen met software, opladen en laadkabels. Dit kan ook te maken hebben met (soms nog) beperkte ervaring met elektrisch rijden.
- Deelautogebruikers zijn sterk verdeeld over al dan niet elektrische deelauto's. Rond de 50% zegt dat autodelen elektrisch rijden voor hen mogelijk maakt en kiest het liefste voor een elektrische deelauto en vindt dat alle deelauto's elektrisch moeten zijn. 41% voelt zich zelfs ambassadeur voor elektrisch rijden. Maar ook zo'n 30–40% vindt dat juist (helemaal) niet.

Aanbevelingen

Op basis van dit onderzoek, is een aantal aanbevelingen te noemen om de groei aan EV-rijders door te zetten, en om EV-rijders in het algemeen in hun behoeften te voorzien.

1. Benadruk richting potentiële EV-rijders de financiële voordelen van elektrisch rijden over de levensduur van de auto. Denk bijvoorbeeld aan de groei van private lease, waarmee de hogere aanschafkosten verdisconteerd zijn in een maandtarief en waarin ook de lagere kosten van belastingen en onderhoud zijn verwerkt. Door daarnaast altijd de gemiddelde energiekosten van brandstof versus elektriciteit te laten zien wordt duidelijk dat hier de winst van elektrisch rijden te vinden is. En dat de EV-rijder hier zelf voor een groot deel aan de knoppen zit. Keuze voor rijden op eigen opgewekte zonnestroom, of gebruikmaken van dynamische stroomtarieven of daltarieven aan de publieke (snel-)laadpaal kunnen aanzienlijke kostenbesparingen opleveren. Op deze manier wordt het communicatief lastige begrip TCO (total cost of ownership) overzichtelijk en inzichtelijk gemaakt.
2. Maak het belang van stimulering inzichtelijk. Financiële voordelen en stimulering zijn voor veel EV-rijders niet alleen een belangrijke incentive bij de aanschaf van hun elektrische auto, maar ook voor het blijven rijden in een elektrische auto. Hoewel veel EV-rijders erg tevreden zijn over elektrisch rijden en aangeven dat hun volgende auto ook een EV zal zijn, is er ook een groeiende groep die aangeeft niet meer elektrisch te willen rijden als belastingen en bijtellingstarieven gelijkgetrokken worden met brandstof auto's. Dit is tevens een sterke indicatie dat de potentiële EV-rijder (en huidige brandstofrijder) minder snel zal overstappen naar elektrisch rijden ('kanarie in de kolenmijn'). Het benadrukt het risico van terugvallende groei van elektrisch rijden.
3. Bied lange termijn duidelijkheid over fiscale en financiële prikkels, zoals autobelastingen en energieprijzen. Met name de motorrijtuigenbelasting is dan van belang. De EV-rijder is steeds minder een persoon die vanwege het milieu of technologische innovatie elektrisch rijdt, en steeds meer een rekenaar. Om te zorgen dat deze mensen blijvend EV-rijder zijn, is het nodig de financiële en fiscale impact de komende jaren duidelijk te maken.
4. Laat zien dat een steeds groter deel van de elektrische rijders in een tweedehands EV rijdt. Maak een occasion-EV tot de aantrekkelijke keuze, door bijvoorbeeld een onafhankelijke batterijcheck en verlengde batterijgarantie.
5. Zet de EV-rijder in als ambassadeur. Ervaringen en grote tevredenheid van de huidige EV-rijders lijken een krachtig middel om auto-zoekende twijfelaars te overtuigen. Ontkracht mythes aan de hand van ervaringsdeskundigen. Deze projecten lopen al via de VER en kunnen nog zichtbaarder worden gemaakt, de VER wordt immers als belangrijke en betrouwbare bron van informatie gezien. Bevestig de huidige EV-rijders in hun keuze door ze daarover informatie, zoals dit onderzoek, te bezorgen via diverse kanalen.
6. Vertrouwen en bekendheid met elektrisch rijden lijkt cruciaal voor de deelauto gebruiker. Meer onderzoek is nodig om hier zicht op te krijgen. Het nationale gebruikersonderzoek in het Samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit zal hier meer zicht op bieden.

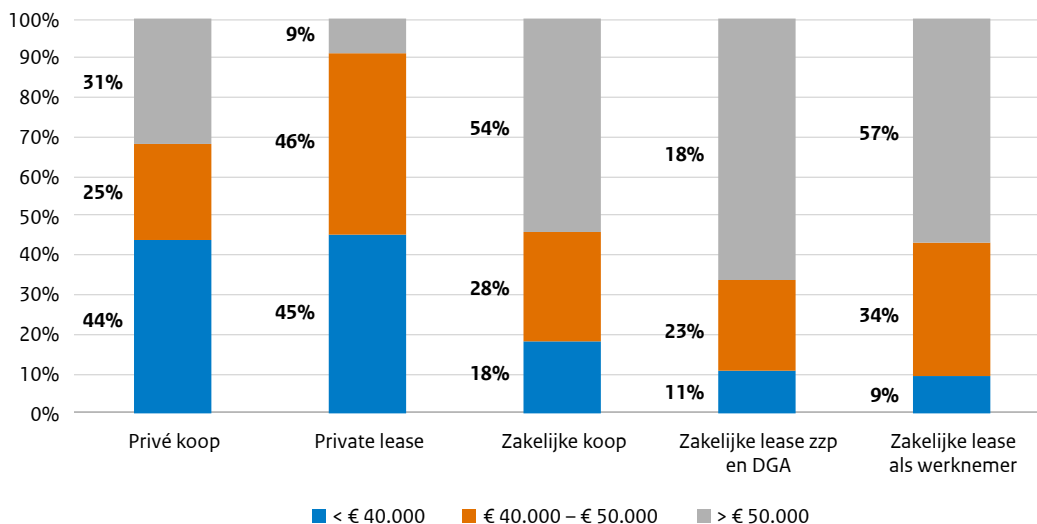
De auto

Meer privé rijders. [N=3.331]

Vergeleken met de vorige drie EV- en berijdersonderzoeken is het aandeel respondenten met privéauto's gestegen van 37% in 2020, naar 46% in 2021 en naar 49% in 2022. In 2023 is voor het eerst meer dan de helft van de respondenten een privé-rijder: 58%. Het aandeel elektrische privé-rijders in dit onderzoek is groter dan de 38% elektrische privé-rijders die daadwerkelijk op de Nederlandse wegen rijden.

Hoge inkomens rijden in duurdere elektrische auto's. [N=2.627]

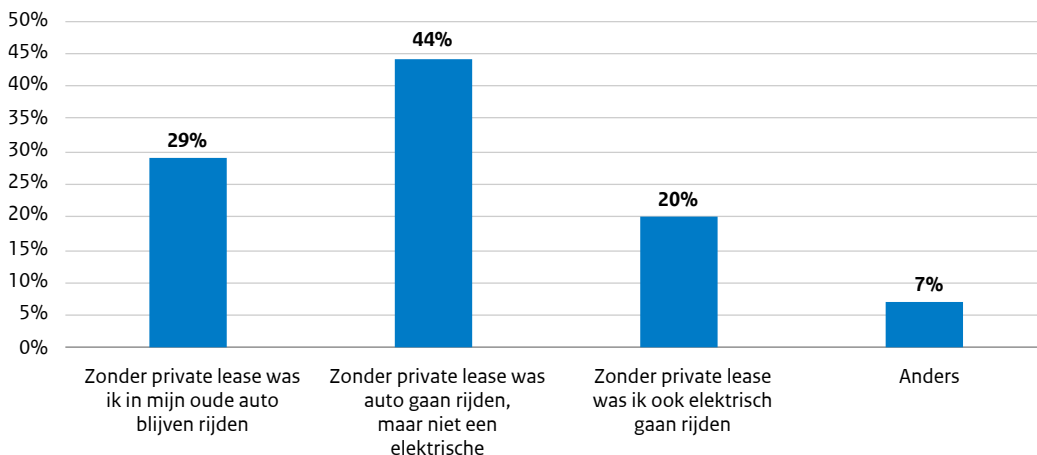
Het is geen verrassing dat de duurste elektrische auto's gereden worden door EV-rijders met de hoogste inkomens (hetzelfde geldt voor brandstofauto's).



Private lease is een aantrekkelijke mogelijkheid om elektrisch te gaan rijden. De private lease constructie was voor 73% van de private lease rijders doorslaggevend om elektrisch te gaan rijden. [N=328]

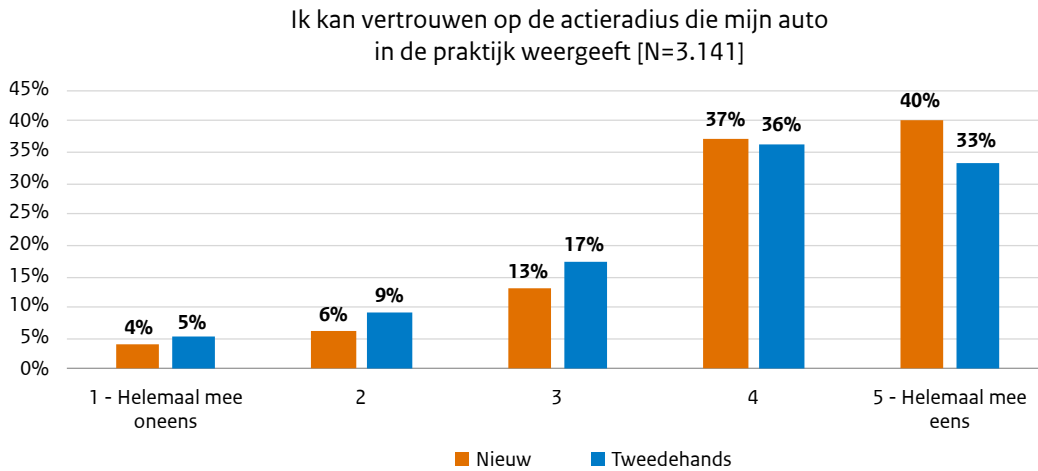
29% was zonder private lease in de oude auto blijven rijden, en 44% was zonder private lease niet in een elektrische auto gaan rijden. Slechts 20% was zonder private lease mogelijkheid ook elektrisch gaan rijden. Dat is een lager percentage dan bij de vorige twee onderzoeken (23%).

Belang van private lease [N=328]



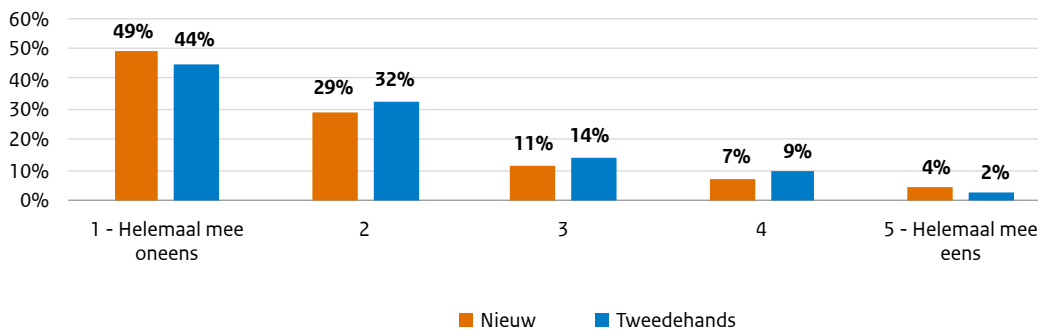
Vertrouwen in de actieradius is hoog [N=3.141]

Hierbij zijn minimale verschillen te zien tussen tweedehands en nieuwe elektrische auto's.



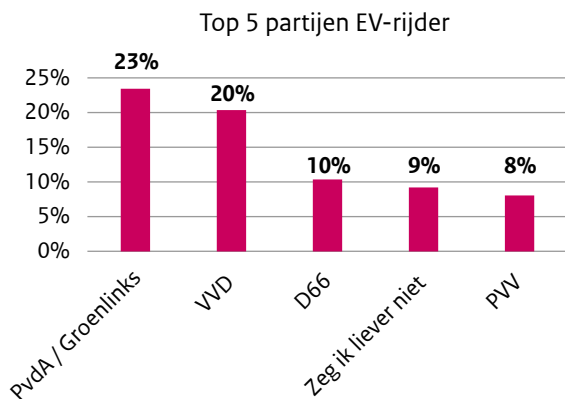
Er is weinig onzekerheid over de actieradius van de EV, zowel bij bestuurders van nieuwe als tweedehands auto's. Van de tweedehands EV-rijders voelt 76% zich (heel) erg zeker over de actieradius, bij bestuurders van nieuwe auto's is dit 78%.

Ik voel me vaak onzeker over de actieradius van mijn elektrische auto [N=3.136]



De berijder

EV-rijders stemmen vooral PvdA/GroenLinks en VVD. [N=3.068]



EV-rijder gaat voor duurzaamheid. [N=3.144]

EV-rijders maken vaak ook andere duurzame keuzes. Zo heeft 78% zonnepanelen op het dak. Dit is iets minder dan vorig jaar, toen had 82% zonnepanelen. In 2023 probeert 50% van de deelnemers nu al minder te vliegen terwijl 10% dit op de korte of lange termijn ook wil, dit is in totaal ongeveer gelijk aan de 59% van vorig jaar. Daarnaast vermijdt 52% de auto voor korte afstanden (vorig jaar 56%) en heeft 31% een warmtepomp (vorig jaar 33%). 45% van de respondenten heeft nog geen warmtepomp, maar wil dit wel graag op de lange of korte termijn.

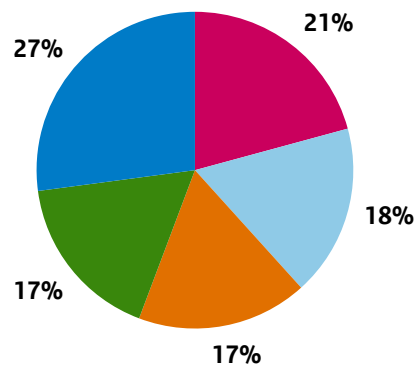
Belangrijkste factoren aanschaf [N=2.812]

Respondenten gaven het vaakst aan dat de aanschafprijs de belangrijkste factor was bij de aanschaf of lease van de EV (25%), bijna net zo vaak als de gebruikskosten (24%) en de actieradius (24%). Het laden zelf (2%), de garantie op de batterij (2%) en de beschikbaarheid van laadpalen (2%) en de mogelijkheid om op vakantie te gaan (2%) worden het minst vaak genoemd als belangrijkste reden bij de aanschaf of lease van de EV.

Bij een bijtelling van 22% geeft 39% aan (absoluut) niet elektrisch te willen rijden. [N=1.107]

Dit is een afname ten opzichte van vorig jaar. 44% geeft aan dat ze (absoluut) wel elektrisch blijven rijden in het geval van een hoger bijtellingspercentage.

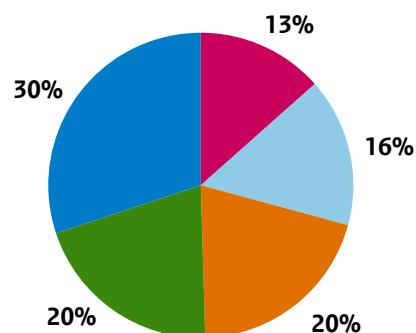
Zou je ook volledig elektrisch rijden bij het reguliere tarief voor privégebruik van de auto van de zaak, namelijk 22% bijtelling (situatie na 2025)?



■ Absoluut niet ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Absoluut wel

De helft van de privé EV-rijders blijft elektrisch rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft, en ongeveer net zo hoog wordt als van een vergelijkbare benzineauto. [N=2.701]

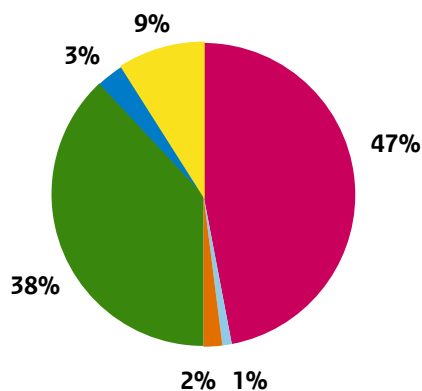
Zou je ook volledig elektrisch rijden als de elektrische auto niet meer vrijgesteld is van MRB maar ongeveer net zo duur wordt als een vergelijkbare benzineauto?



■ Absoluut niet ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Absoluut wel

47% van de respondenten ontving subsidie. [N=1.646]

Dit is een kleine toename ten opzichte van voorgaande jaren (44%). 41% van de respondenten heeft de subsidie niet aangevraagd, omdat de auto niet aan de criteria voldoet of omdat ze geen interesse hadden. Hierbij zijn alleen de respondenten bevraagd die de auto via privé lease of privé koop hebben aangeschaft.



- Ja, en mijn aanvraag is toegekend
- Ja, ik ben in afwachting van de toekenning
- Ja, maar aanvraag is afgewezen
- Nee, want mijn auto voldeed niet aan de criteria
- Nee, want ik had geen interesse
- Anders

Dit is de groep met een koop- of privéleaseauto, zowel nieuw als occasion is hierin meegenomen.

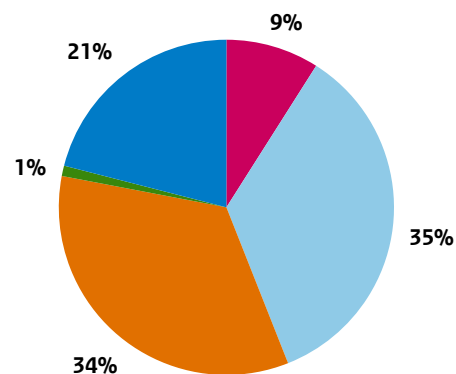
De elektrische deelauto

Profiel van de autodeler

- De gemiddelde leeftijd van de autodeler is 45 jaar. Dat is bijna 10 jaar jonger dan de gemiddelde EV-rijder.
- Het inkomen van de autodeler lijkt op dat van de EV-koper. Het enige verschil zien we in de hoogste inkomensklasse, waar minder autodelers terug te vinden zijn.
- De autodeler is minder vaak gepensioneerd dan de EV-koper. Dit komt overeen met de verwachting dat de jongere generaties vaker autodelen dan de oudere generaties.
- De autodeler is vaker alleenstaand.
- Autodelers zijn vaker GroenLinks/PvdA en Partij voor de Dieren-stemmers, terwijl vooral de VVD-stemmers veel meer gerepresenteerd worden binnen de groep EV-bezitters.

Het merendeel rijdt een deelauto via de zaak of via een deelauto aanbieder. [N=121]

Via welke constructie rijdt je je elektrische deelauto?



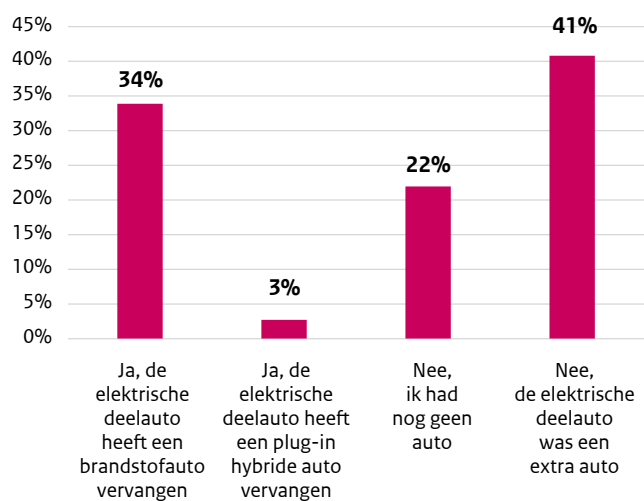
- Onderling met buurtgenoten
- Deelautoaanbieder
- Deelauto van de zaak
- Peer to peer (bijvoorbeeld via Snappcar)
- Anders

37% geeft aan dat de deelauto een eigen auto heeft vervangen.

[N=112]

22% had voorheen geen eigen auto en voor 41% is de deelauto een aanvulling op een eigen auto. De vorige auto was 59% nieuw – 41% tweedehands was vooral een middenklasse of kleinere auto.

Heeft je elektrische deelauto een brandstofauto of plug-in hybride auto vervangen?



Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL Den Haag

Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag

T +31 (0) 88 042 42 42

F +31 (0) 88 602 90 23

[Contact](#)

www.rvo.nl

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | maart 2024

Publicatienummer: RVO-051-2024/RP-DUZA

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stimuleert duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen. Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen aan wet- en regelgeving. RVO werkt in opdracht van ministeries en de Europese Unie.

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.