

Elektrisch Rijden Monitor 2024

Rapportage consumenten-
perspectief elektrisch rijden



Inhoudsopgave

1. Samenvatting >

2. Ontwikkeling elektrisch rijden in Nederland >

3. Nederland in Europese context >

4. Houding van de elektrisch rijder >

5. Inkomen, leeftijd en woonomgeving >

6. Deep dive belangrijkste drempels elektrisch rijden: prijs en actieradius >

7. Politieke maatregelen >

8. Verantwoording >



1. Samenvatting



Samenvatting

Samenvatting

Het aantal elektrische auto's neemt in heel Europa nog steeds toe. In Nederland reden in 2024 ruim 522.000 elektrische personenauto's rond, wat 5,5% van het totaal aantal personenauto's is. Ter vergelijking, in 2023 was dit nog 5%.

De bekendheid rondom elektrisch rijden is toegenomen ten opzichte van vorig jaar. In 2024 is 30% van de Nederlanders zeer bekend met elektrisch rijden, een forse stijging van 10% sinds 2023. Opvallend is dat vooral de jongere doelgroep meer bekend is met elektrisch rijden. Van de 18 tot 30-jarigen is 44% zeer bekend met elektrisch rijden, en 39% van de 31 tot 45-jarigen geeft aan zeer bekend te zijn met elektrisch rijden.

Drie op de tien Nederlanders hebben geen interesse in het rijden van een elektrische auto en overwegen het om die reden ook niet. Er zijn echter verdeelde meningen, want vier op de tien Nederlanders hebben wel interesse om elektrisch te gaan rijden. De interesse vertaalt zich niet altijd in een aankoopintentie. Sinds 2023 is de aankoopintentie om binnen vijf jaar een elektrische auto te kopen slechts met 1% gestegen.

Consumenten zijn bereid om steeds meer te betalen voor elektrische auto's. De gemiddelde aanschafprijs van een elektrische auto blijft gelijk, maar de prijs die een nieuwe koper bereid is te betalen, groeit steeds dichterbij de gemiddelde aanschafprijs toe. Hierdoor wordt elektrisch rijden in theorie haalbaarder. Echter, er blijft nog steeds een gat van €11.586 tussen wat de gemiddelde elektrische auto kost en wat de Nederlander bereid is te betalen. Voor het merendeel van de Nederlanders blijft dit financiële gat te groot.

Samenvatting (vervolg)

De drempels voor een elektrische auto

Het inkomen bepaalt nog steeds in grote mate de mogelijkheid om elektrisch te gaan rijden. Mensen met een hoog inkomen rijden veel vaker elektrisch of overwegen dit te doen. Ook wordt de aanschafprijs veruit het vaakst als voornaamste barrière voor een elektrische auto genoemd. Daarnaast is een ruimer tweedehands aanbod een belangrijke voorwaarde om mensen over te halen. De betaalbaarheid van de elektrische auto blijft dan ook de grootste uitdaging, belangrijker dan de actieradius of het laadnetwerk.

Toch blijft de actieradius een belangrijke drempel voor de overstap naar een elektrische auto, maar deze drempel verandert. De gemiddelde actieradius van de elektrische modellen neemt ieder jaar toe (dit jaar naar 418 km) en is de grootste auto-specifieke drijfveer om in de toekomst naar een elektrische auto over te stappen (naast een economische drijfveer zoals lagere prijs). Mensen die een elektrische auto overwegen, geven namelijk aan dat een grotere actieradius hen hiervan het meest kan overtuigen. De woonplaats speelt hierin ook een rol: mensen in weinig verstedelijkte gebieden hebben vaker behoefte aan een zeer grote actieradius dan mensen in sterk verstedelijkte gebieden. Hierdoor is de interesse in en overweging om over te gaan tot elektrisch rijden van mensen buiten de steden een stuk lager.

Als de actieradius in de toekomst blijft doorgroeien, kan een grote groep Nederlanders overtuigd raken: één op de vijf Nederlanders heeft een gewenste actieradius van 400-500 km. De komende jaren kunnen elektrische auto's aan de wensen van een groot deel van de Nederlanders voldoen, mits de actieradius blijft toenemen.

Samenvatting (vervolg)

De toekomst en besluitvorming rondom elektrisch rijden

Voor Nederlanders is er nu nog te veel onduidelijkheid vanuit de overheid over de autobelastingen. Nederland is verdeeld over het zwaarder belasten van elektrische modellen, met een lichte tendens naar afkeur. Men is negatief omdat het 'duurzame' modellen zijn, en dat moet in deze tijd met aandacht voor klimaat en milieu gestimuleerd en zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt worden. Door het verhogen van belastingen (of verminderen van belastingkorting) op elektrische auto's worden deze duurder en zodoende minder aantrekkelijk.

Aan de andere kant geven voorstanders van zwaarder belasten aan dat elektrische modellen zwaarder zijn en het wegnen meer belasten. Daarnaast hebben volgens de voorstanders een deel van de mensen met elektrische modellen al lang genoeg geprofiteerd van het belastingvoordeel en subsidievoordelen.

Ongeacht of men positief of negatief staat tegenover de wetswijziging, zijn Nederlanders in ieder geval op zoek naar zekerheid en duidelijkheid rondom de motorrijtuigenbelasting (MRB). Bij de helft van de Nederlanders wordt de aanschaf van elektrische auto's beïnvloed door de MRB. Met name EV-rijders en hoogopgeleiden willen duidelijkheid op korte termijn over MRB voor elektrische auto's.

De wisselende overheidsmaatregelen en onduidelijkheid zorgen voor een versplinterd beeld rondom de toekomst van elektrisch rijden. De helft van de Nederlanders denkt niet dat de verkoop van nieuwe benzineauto's voor 2030 stopt. Slechts 8% gelooft dat volledig elektrische verkoop vóór 2030 haalbaar is. Hierin zijn wel duidelijke verschillen naar met name leeftijd te zien: jongeren staan een stuk positiever tegenover de overgang naar elektrisch rijden en voorzien ook vaker een toekomst waarin dit daadwerkelijk volledig gebeurt. Bijna de helft van de jongeren denkt dat dit voor 2035 het geval is. Ouderen staan juist negatief tegenover het idee van elektrisch rijden en zijn daardoor ook een stuk sceptischer over de overgang naar elektrisch rijden. Bijna de helft van de 56+ers denkt dat de overgang naar volledig elektrisch nooit gaat gebeuren of kan dat niet goed inschatten.

2. Ontwikkeling elektrisch rijden in Nederland



Toenemende bekendheid van elektrisch rijden na daling afgelopen jaren

Desondanks is nog steeds één op de vier niet bekend met elektrisch rijden



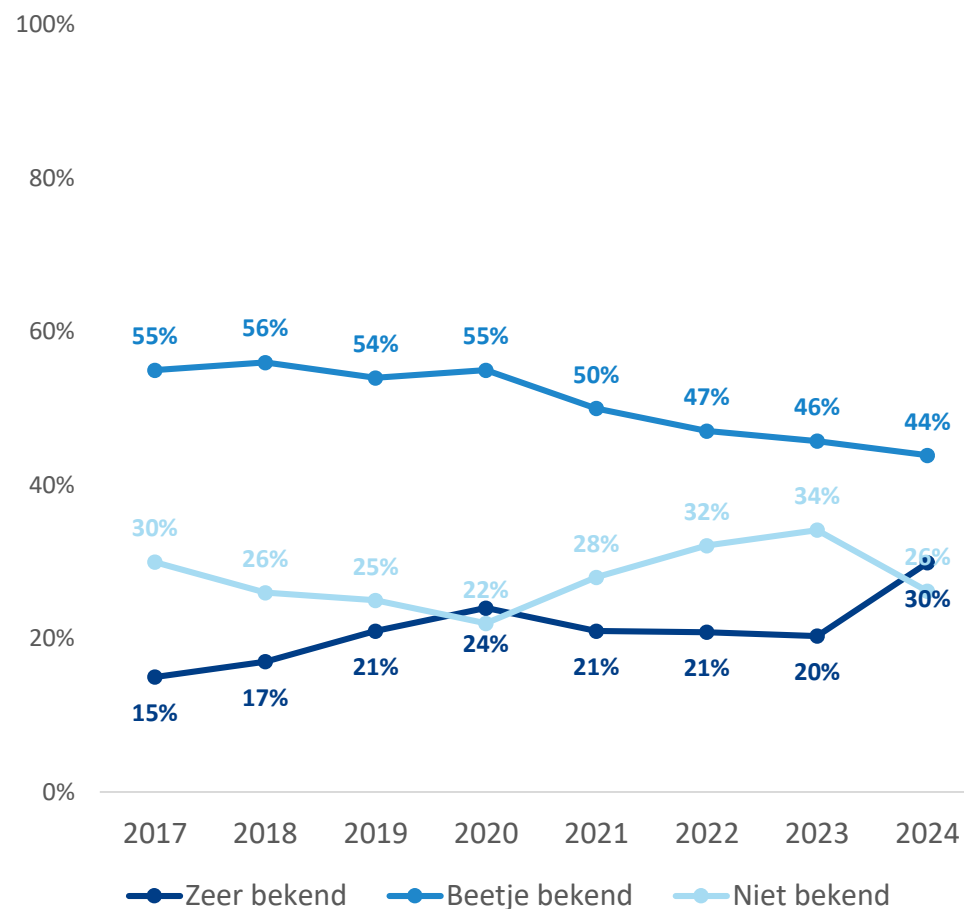
Bekendheid elektrisch rijden

De bekendheid met elektrisch rijden is sterk toegenomen onder Nederlanders, na een periode van daling in de afgelopen jaren. Dit komt met name terug in de groep die (regelmatig) in een elektrische auto rijdt, zonder dat ze zelf een elektrische auto bezitten (bijvoorbeeld via werk en/of deelvervoer).

Elektrisch rijden is vooral bekender onder de jongere leeftijdsgroepen. Zowel de 18-30 (44% zeer bekend vs. 30% gemiddeld) als de 31-45 leeftijdsgroep (39% vs. 30% gemiddeld) zijn vaker zeer bekend met elektrisch rijden. Mensen van 56 jaar en ouder zijn juist vaker niet bekend met elektrisch rijden (40% onbekend vs. 26% gemiddeld).

Bekendheid met elektrisch rijden

N=2006 Nederlanders

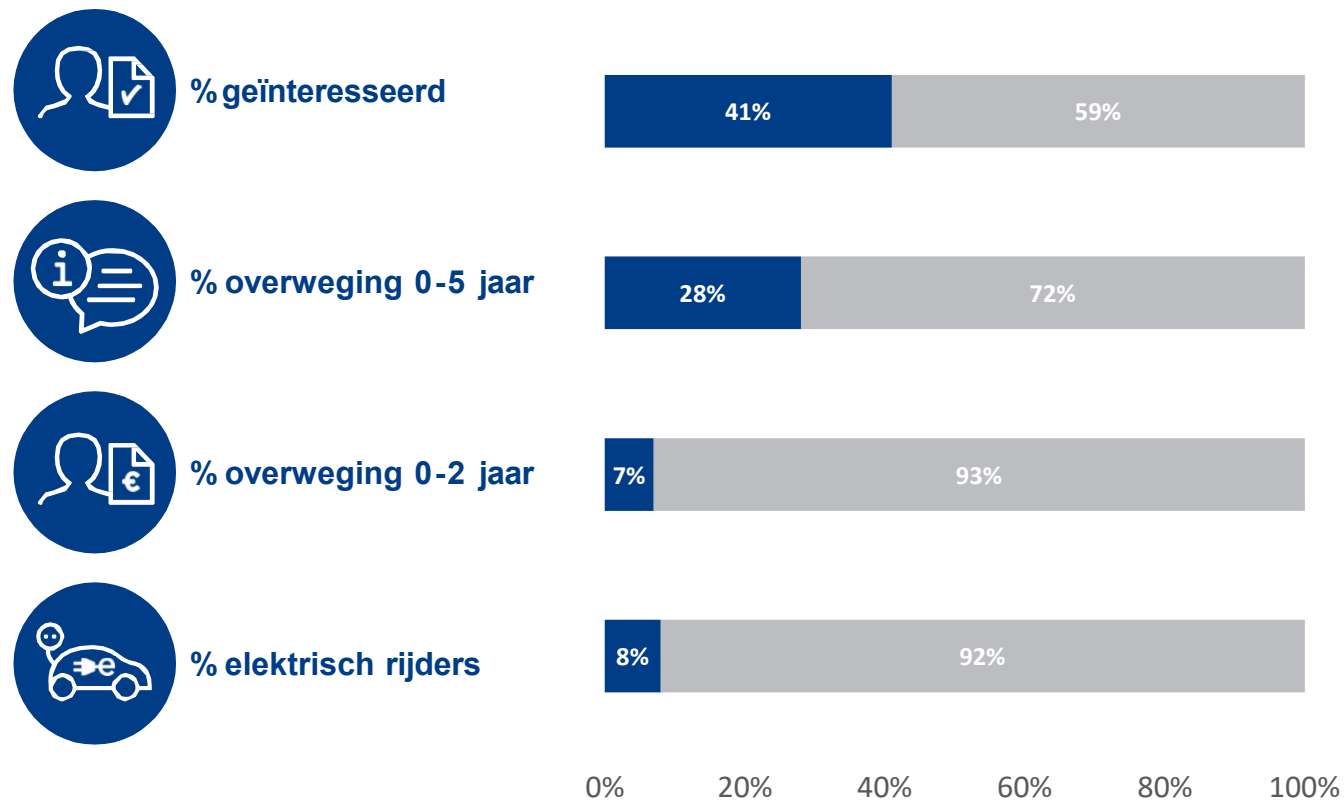


Vraag: In hoeverre bent u bekend met het rijden in een volledig elektrisch auto?

Vier op de tien Nederlanders zijn geïnteresseerd in elektrisch rijden

Ruimte voor groei in de markt voor elektrisch auto's

Elektrische auto in Nederland



Vier op de tien Nederlanders geven aan interesse te hebben in elektrisch rijden.

Slechts 8% van de Nederlanders rijdt op dit moment in een elektrische auto. De groep die overweegt in de komende jaren elektrisch te gaan rijden, blijft veel groter dan het huidige aandeel elektrische rijders. De EV-markt heeft dus nog voldoende potentie om verder te groeien.

Vraag interesse: In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?

Vraag overweging: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

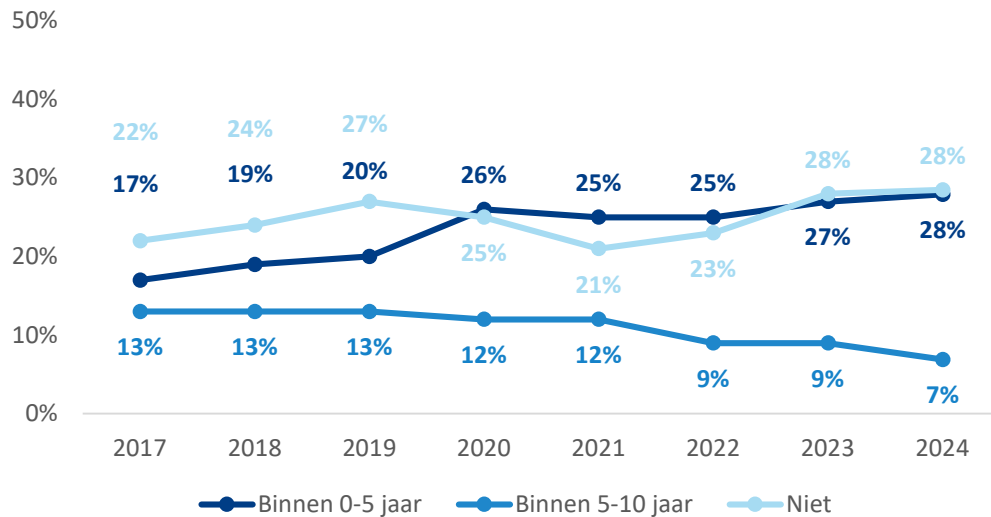
Vraag elektrisch rijders: Welke soort auto heeft u? – op basis hiervan is een groepering gemaakt die aangeeft of men wel/geen elektrisch rijder is.

De interesse in elektrische auto's neemt toe, maar de aankoopintentie blijft stabiel

De groep die geen interesse heeft, blijft onveranderd: een deel van de samenleving blijft zich afzijdig houden van elektrische auto's

Aankoopintentie elektrische auto

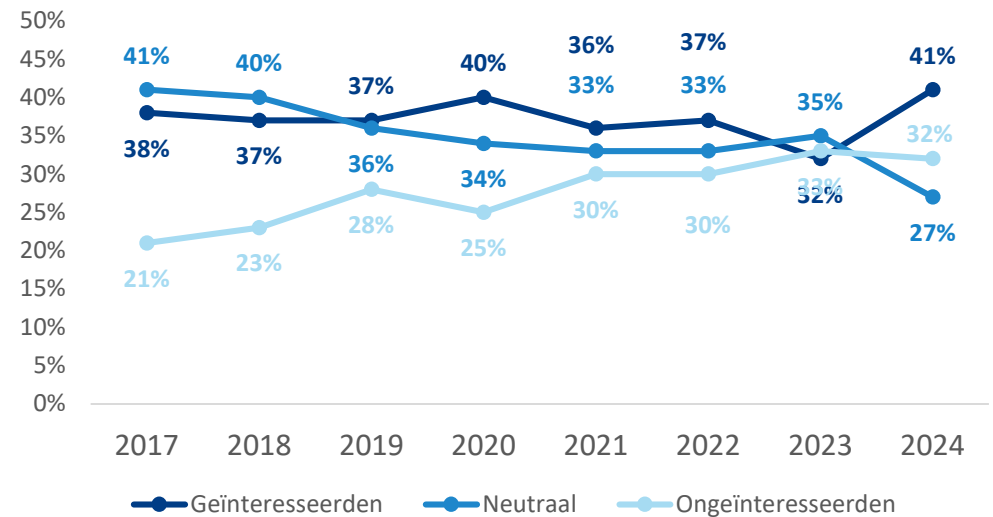
N=2006 Nederlanders



De aankoopintentie voor elektrische auto's nam in de eerste jaren van de EV-monitor sterk toe, maar is de afgelopen jaren stabiel gebleven. Net als vorig jaar is de aankoopintentie uitgesproken: naast een aanzienlijke groep die op korte termijn een elektrische auto overweegt aan te schaffen, is er ook een groep die (sterk) afwijzend tegenover elektrische auto's staat.

Interesse elektrisch rijden

N=2006 Nederlanders



In tegenstelling tot 2023 is de groep geïnteresseerden in 2024 in de meerderheid. Dit komt omdat de mensen die vorig jaar geen duidelijke mening hadden, nu meer geïnteresseerd zijn. De groep ongeïnteresseerden blijft even groot. Ondanks de gegroeide interesse blijft het verdeelde beeld dus bestaan.

Vraag: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

Noot: in 2022 is voor het eerst de antwoordmogelijkheid 'geen tijd in gedachte' meegenomen, deze is in eerdere jaren niet uitgevraagd.

Vraag: In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?

Bron: elektrisch rijden monitor

Klimaat, milieu en gezondheid blijven belangrijkste drijfveren elektrisch rijden

Grote verschillen in motivatie om elektrisch te rijden tussen jongeren en ouderen



De positieve impact van elektrische auto's op het klimaat, milieu en gezondheid wordt nog altijd als belangrijkste voordeel van elektrisch rijden genoemd, al noemen minder mensen dan voorheen het voordeel voor het klimaat. Het kunnen rijden op eigen energie speelt een grotere rol dan vorig jaar. Elektrische auto's bieden ook financiële voordelen, hoewel deze voordelen minder groot zijn dan vorig jaar. Tenslotte wordt rijcomfort genoemd als belangrijk voordeel van elektrisch rijden.

Jongeren (18-30 jaar) verschillen van de andere leeftijdsgroepen. Deze groep wordt meer gedreven door gemak (bijvoorbeeld het gemak van een eigen parkeerplaats met een laadpaal: 21%, en nooit meer tijd en moeite kwijt zijn met tanken: 14%) en door uitstraling en gevoel (elektrische auto's zijn mooi: 17%, en ik houd van nieuwe dingen: 13%). Daarnaast zijn betrouwbare techniek (13%) en op de hoogte blijven van de techniek van de toekomst (12%) belangrijkere voordelen voor deze leeftijdsgroep. Voor de oudste leeftijdsgroep is de traditionele drijfveer 'beter voor het klimaat' een grotere reden voor elektrisch rijden (48%).

Vraag: Welke voordelen heeft het rijden van een volledig elektrische auto volgens u? Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.

↑↓ Significant hoger/lager ten opzichte van de vorige meting

Prijs blijft grootste barrière voor elektrisch rijden, maar is veel minder dominant dan vorig jaar

Zorgen over de kwaliteit en levensduur van de accu nemen toe, terwijl niet thuis kunnen laden een kleinere barrière wordt.

Top 10 nadelen van elektrisch rijden

N=2006 Nederlanders (in 2024), N=2000 Nederlanders (in 2023)



Prijs blijft de grootste barrière voor elektrisch rijden. Deze barrière is echter veel minder groot dan vorig jaar. Niet thuis kunnen laden is relatief een minder grote barrière geworden en staat niet meer in de top 5 van belangrijkste drempels. De kwaliteit en levensduur van de batterij lijkt een toenemende drempel te zijn.

Na de drempel rondom de prijs van EV's liggen de overige barrières dicht bij elkaar. Dit betekent dat er geen duidelijke problemen zijn, maar dat er aan alle punten gewerkt moet worden. De barrière rondom vakantie is groter geworden; één op de tien vindt dit een nadeel van elektrisch rijden. (zie bijlage).

Er zijn geen aanwijzingen dat een beperkte beschikbaarheid van laadpalen een negatieve rol speelt bij de overweging van inwoners van minder stedelijke gebieden om een elektrische auto aan te schaffen.

Verschillen tussen leeftijdsgroepen

Jongeren (18-30 jaar) ervaren vaker dat het netwerk van deelauto's te klein is (8% vs. 3% gemiddeld) en dat openbare laadpunten bezet zijn (15% vs. 11%). De 55+ groep maakt zich meer zorgen over de hoge prijs (52% vs. 39%) en ziet onvoldoende actieradius vaker als een drempel (27% vs. 22%).

Vraag: Welke nadelen heeft het rijden van een volledig elektrische auto volgens u? Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.

3. Nederland in de Europese context

Nederland heeft nog steeds de meeste openbare laadpalen per elektrische auto. De buurlanden beginnen nu echter flink in te lopen; met name de mogelijkheden voor snelladen zijn enorm toegenomen. Zo is het aantal laadpalen in België, Duitsland en Frankrijk samen met 50% gestegen sinds de Elektrisch Rijden Monitor 2023.



Relatief veel Nederlanders rijden elektrisch

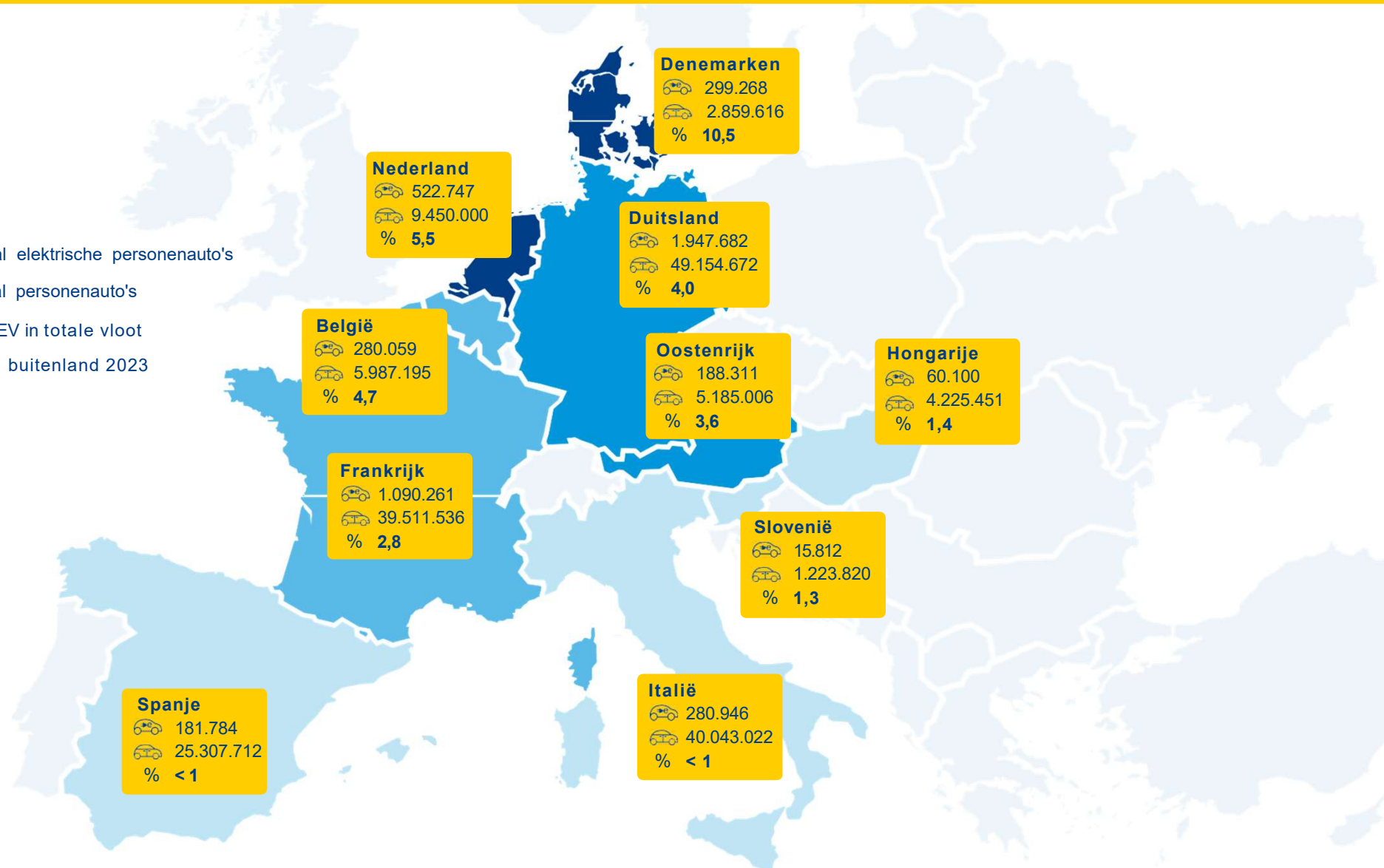
Duitsland en Frankrijk hebben in absolute aantallen de meeste elektrische auto's

 Totaal aantal elektrische personenauto's

 Totaal aantal personenauto's

% Percentage EV in totale vloot

Cijfers NL 2024, buitenland 2023



Nederland heeft het grootste openbare laadnetwerk

Niet alleen in absolute aantallen, maar ook relatief gezien ten opzichte van het aantal elektrische personenauto's.



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

Aantal EV per openbaar laadpunt (AC)	
Nederland	3,1
Oostenrijk	8,2
België	4,2
Denemarken	10,4
Frankrijk	8,6
Duitsland	17,2
Hongarije	17,7
Italië	6,2
Slovenië	9,1
Spanje	6,3

België
1. 280.059
2. 67.030
3. 4.048

Nederland
1. 522.747
2. 169.587
3. 4.855

Denemarken
1. 299.268
2. 28.708
3. 4.890

Duitsland
1. 1.947.682
2. 113.519
3. 29.936

Oostenrijk
1. 188.311
2. 22.853
3. 4.916

Hongarije
1. 60.100
2. 3.397
3. 618

Frankrijk
1. 1.090.261
2. 126.796
3. 24.536

Spanje
1. 181.784
2. 28.998
3. 8.203

Italië
1. 280.946
2. 45.332
3. 8.662

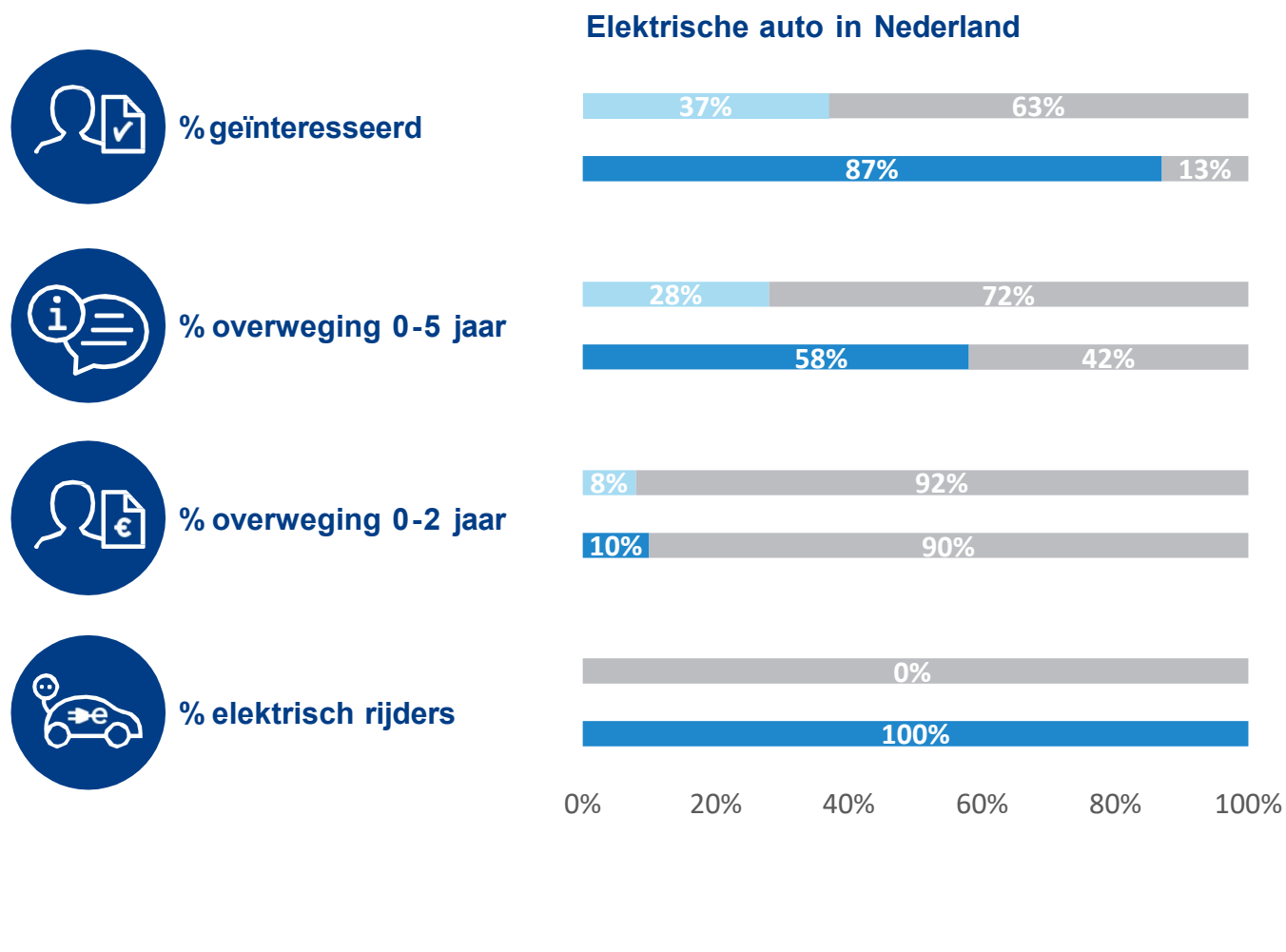
Slovenië
1. 15.812
2. 1.731
3. 316

4. Houding van de elektrisch rijder



Elektrische rijders blijven trouw aan elektrisch rijden

Meer dan de helft van de EV-rijders verwacht binnen vijf jaar een elektrische auto aan te schaffen



Het bezit van een elektrische auto leidt (logischerwijs) tot een grotere interesse in elektrisch rijden vergeleken met niet-elektrische rijders. Hoewel huidige elektrische rijders al een elektrische auto bezitten, verwacht de meerderheid binnen nu en vijf jaar een elektrische auto aan te schaffen.

Zodra men eenmaal elektrisch rijdt, is de kans groot dat men blijft kiezen voor elektrisch rijden.

Vraag interesse: In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?

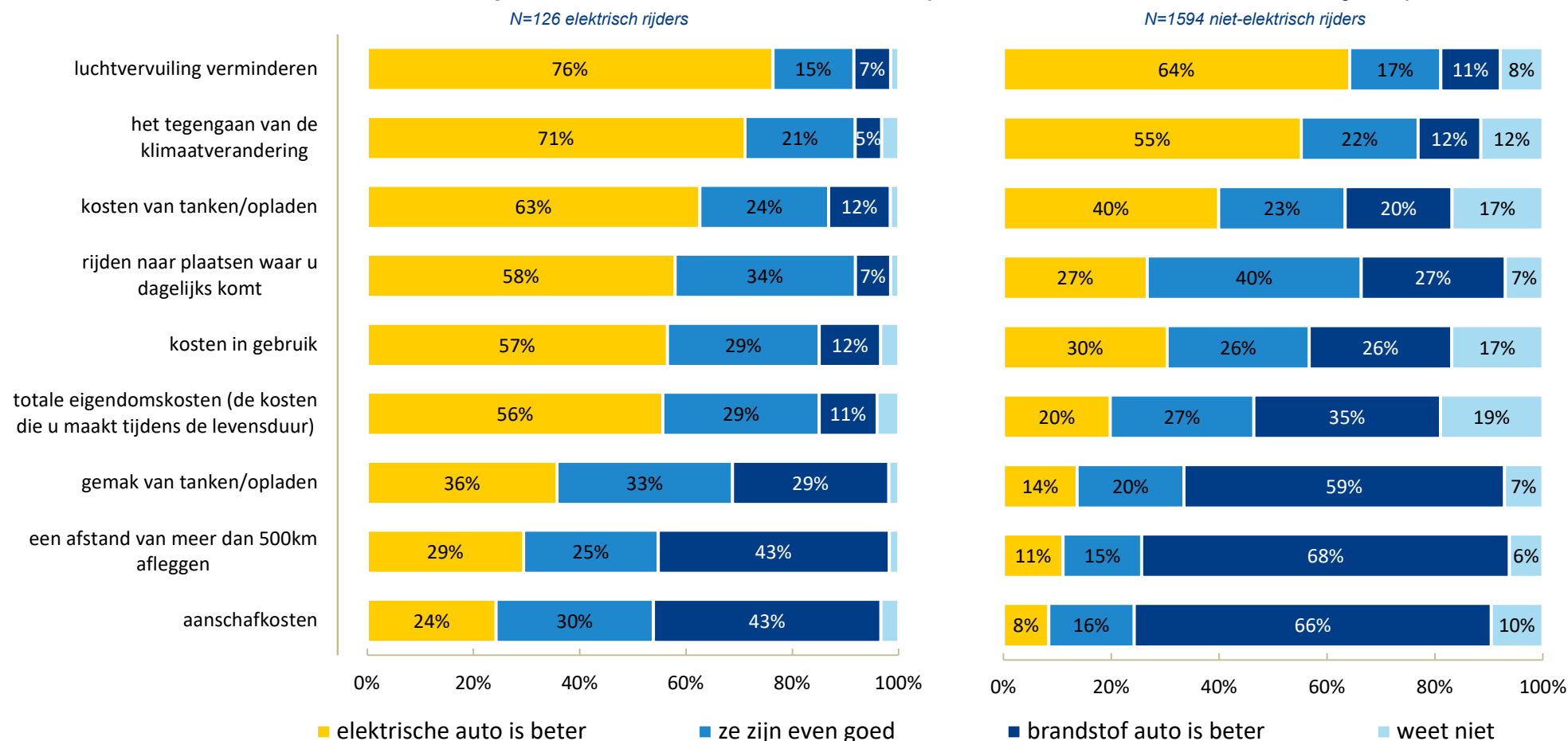
Vraag overweging: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

Vraag elektrisch rijders: Welke soort auto heeft u? – op basis hiervan is een groepering gemaakt die aangeeft of men wel/geen elektrisch rijder is.

Milieuvriendelijk: zowel elektrische als niet-elektrische rijders vinden EV's beter voor het milieu

Elektrische rijders ervaren het laden als eenvoudig, terwijl niet-elektrische rijders dit als een drempel zien

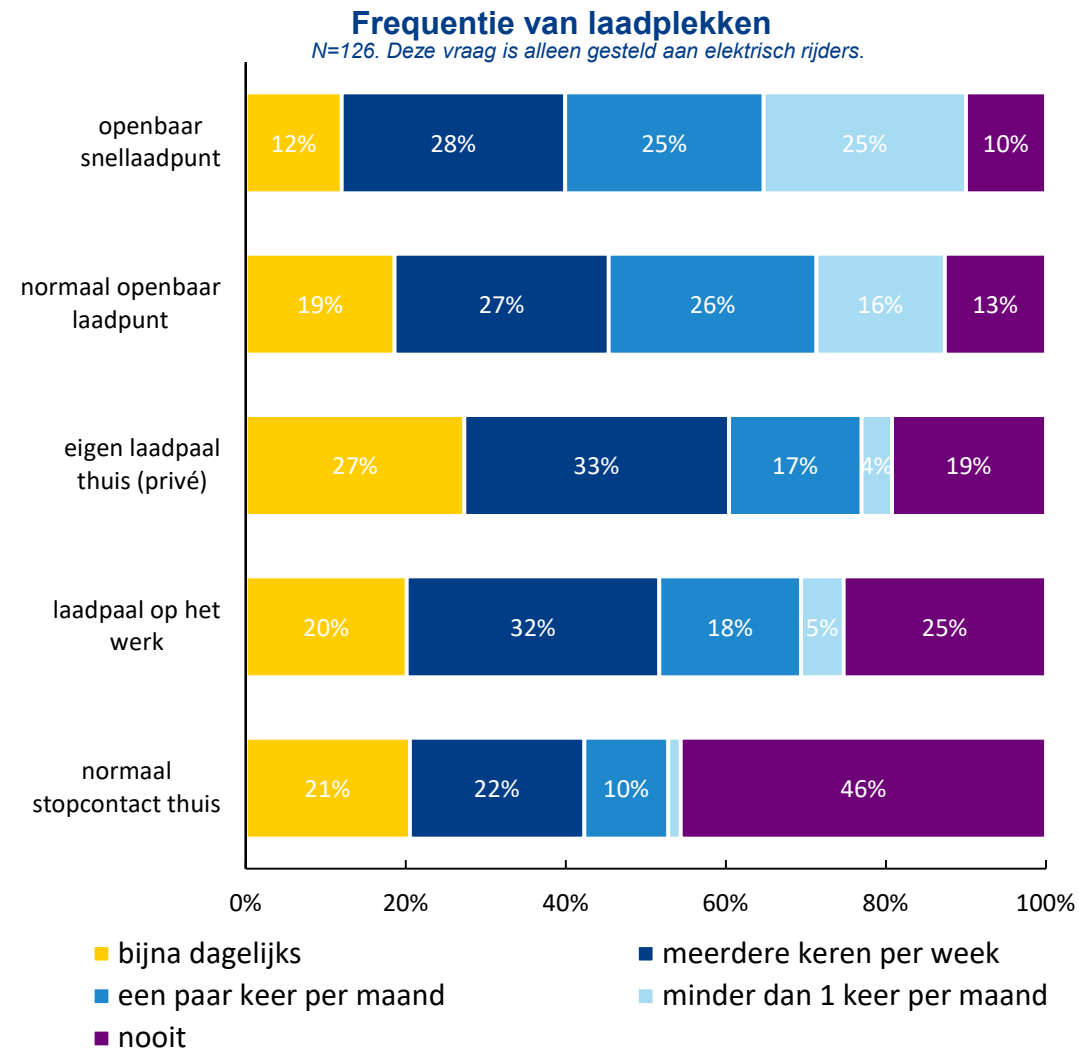
Aspecten elektrisch versus brandstof (elektrisch versus niet-elektrisch rijders)



Vraag: Geef voor elk van de volgende uitspraken aan of u een brandstofauto of een elektrische auto beter vindt, of dat ze ongeveer hetzelfde zijn. Deze vraag is ook gesteld aan n=286 respondenten zonder rijbewijs, maar zijn niet opgenomen in het overzicht.

De meeste elektrische rijders maken gebruik van openbare (snel)laadpunten

De laadfrequentie van snellaadpunten is echter beperkt: slechts 1 op de 10 gebruikt deze dagelijks, terwijl andere laadpunten vaker worden gebruikt.



Vraag: Geef aan hoe vaak u uw elektrische auto op de volgende plekken laadt.

Negen op de tien rijders van elektrische auto's maken weleens gebruik van een openbaar snellaadpunt, maar slechts 1 op de 10 maakt hier dagelijks gebruik van. Het is een vorm van opladen waarvan door een groot deel van de rijders sporadisch gebruik wordt gemaakt, maar wel essentieel is in het laadnetwerk.

Normale openbare laadpunten worden iets minder gebruikt in het algemeen, maar de frequentie ligt hoger. Dit kan komen omdat snellaadpunten voornamelijk rondom snelwegen geplaatst worden, en normale laadpunten op andere, meer bewoonde gebieden.

Elektrisch rijders met een eigen laadpunt maken veel gebruik van een eigen laadpaal thuis (privé). Een kwart van de elektrisch rijders maakt dagelijks gebruik van de eigen laadpaal thuis en nog eens een derde maakt hier wekelijks gebruik van.

De helft van de elektrisch rijders maakt minimaal wekelijks gebruik van de laadvoorzieningen op het werk.

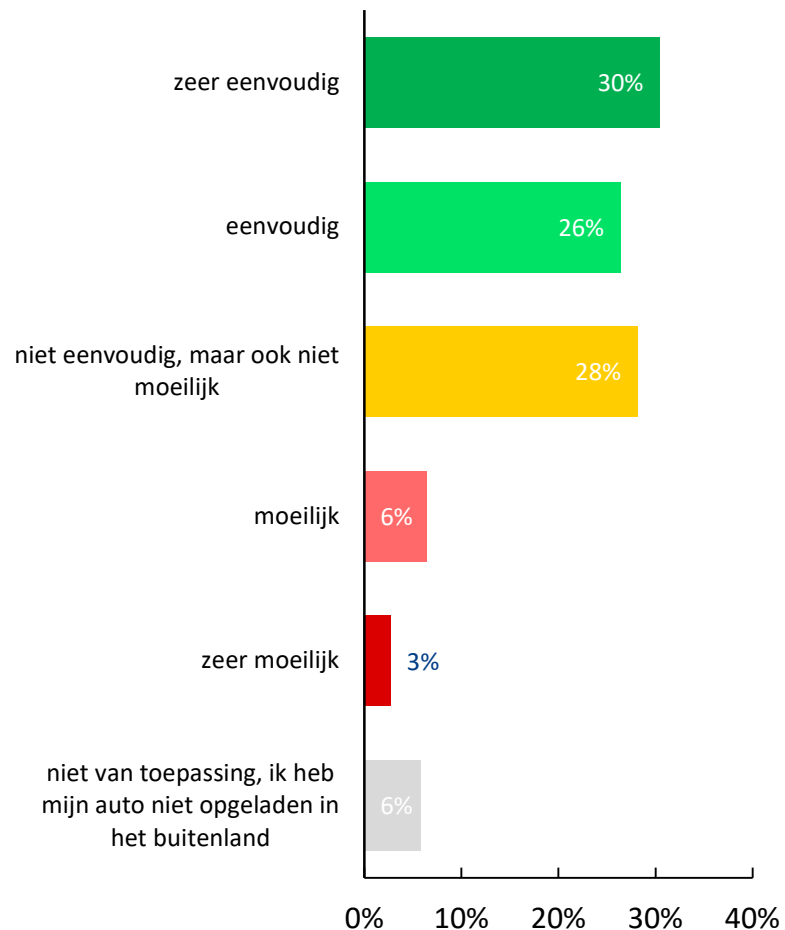
De helft van elektrisch rijders maakt geen gebruik van het normale stopcontact thuis. Eén op de vijf maakt hier juist wel dagelijks gebruik van.

Laden in het buitenland wordt door elektrische rijders als eenvoudig ervaren

Grootste belemmeringen zijn tijdverlies (door rijbereik) en gebrek aan transparantie van laadkosten

Laadervaring in het buitenland

N=89 elektrisch rijders die in het buitenland zijn geweest



Vraag: Hoe heeft u het laden van uw elektrische auto in het buitenland ervaren?

Belemmeringen van laden in het buitenland

N=89 elektrisch rijders die in het buitenland zijn geweest



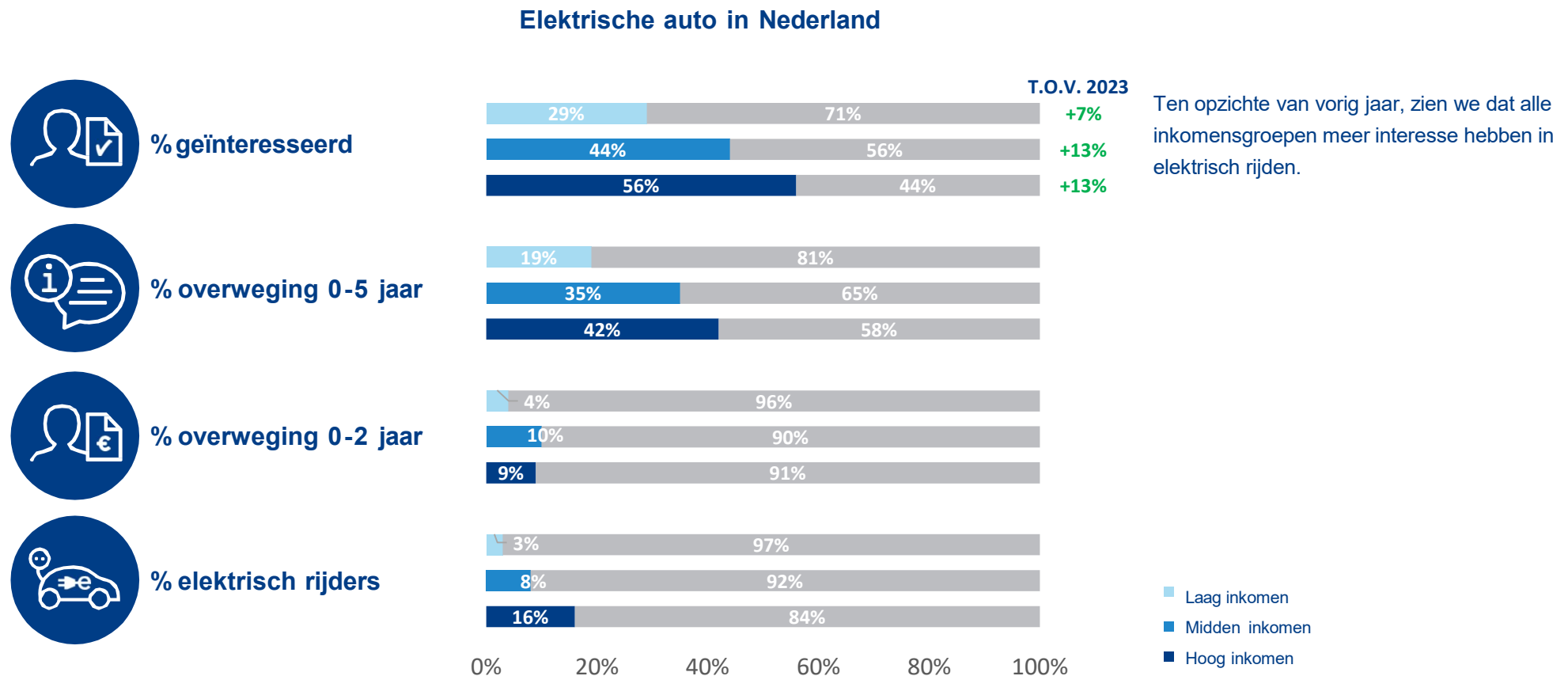
Vraag: Welke van de volgende belemmeringen voor opladen in het buitenland ervaart u?

5. Inkomen, leeftijd en woonomgeving



Inkomen is een sterke drijfveer voor interesse en aankoopintentie voor een elektrische auto

Mensen met hoger inkomen rijden vaker elektrisch



Vraag interesse: In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?

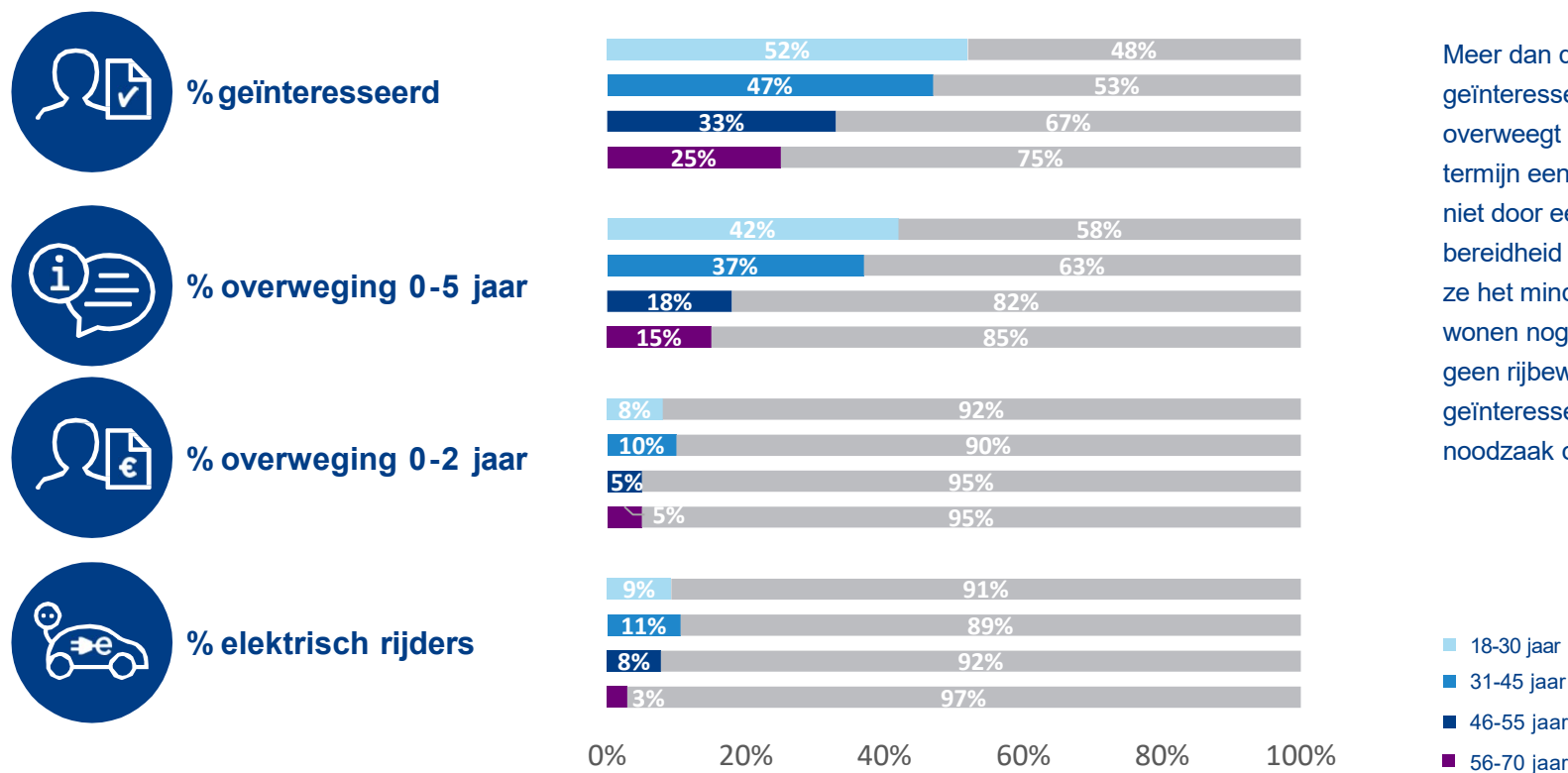
Vraag overweging: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

Vraag elektrisch rijders: Welke soort auto heeft u? – op basis hiervan is een groepering gemaakt die aangeeft of men wel/geen elektrisch rijder is.

Interesse en (lange termijn) overweging is hoger onder jongeren tot 30 jaar

Ondanks deze interesse hebben jongeren door hun huidige levensomstandigheden weinig noodzaak en drijfveren om een elektrische auto te kopen

Elektrische auto in Nederland



Meer dan de helft van de 18-30-jarigen is geïnteresseerd in elektrisch rijden. Toch overweegt deze groep zelden om op korte termijn een elektrische auto te kopen. Dit komt niet door een lager inkomen of minder bereidheid om te betalen, maar vooral omdat ze het minder urgent vinden. Veel jongeren wonen nog bij hun ouders (22%) en hebben geen rijbewijs (18%). Ze zijn wel geïnteresseerd, maar hebben geen directe noodzaak om een (elektrische) auto te kopen.

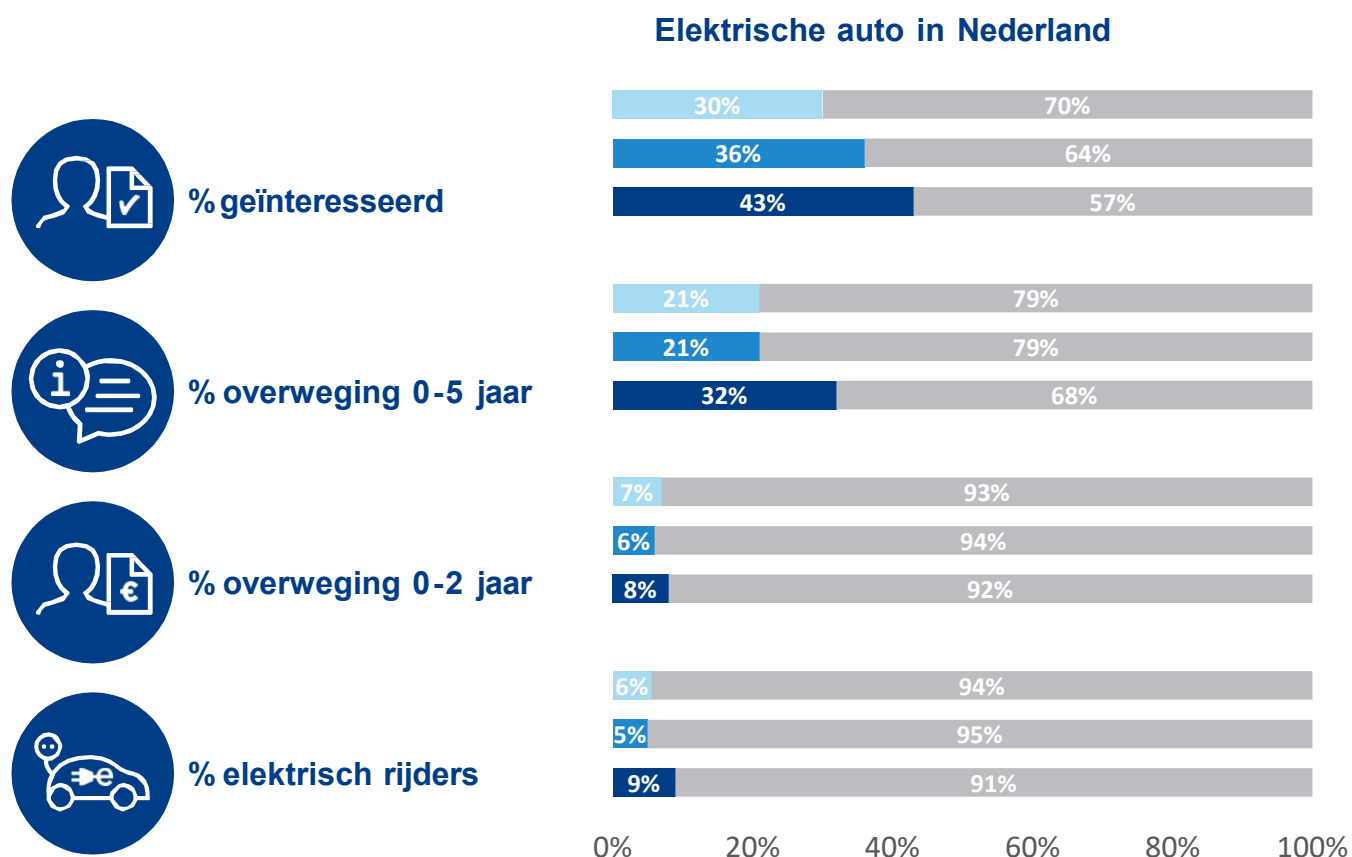
Vraag interesse: In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?

Vraag overweging: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

Vraag elektrisch rijders: Welke soort auto heeft u? – op basis hiervan is een groepering gemaakt die aangeeft of men wel/geen elektrisch rijder is.

Meer EV-interesse en lange termijn overweging in stedelijk gebied

Meer inwoners in stedelijke gebieden dan in niet-stedelijke gebieden rijden al elektrisch of overwegen binnen vijf jaar elektrisch te gaan rijden.



De interesse en lange termijn (0-5 jaar) overweging voor elektrisch rijden is hoger in stedelijke gebieden.

In stedelijke gebieden denken mensen vooral op de lange termijn na over de aanschaf van een elektrische auto. De korte termijn overweging is ongeveer gelijk in zowel stedelijke als minder verstedelijkte gebieden.

Er zijn momenteel echter al meer elektrische rijders in stedelijke gebieden.

- Niet/weinig stedelijk (<1000/km2)
- Matig stedelijk (1000 tot 1500/km2)
- (Zeer) sterk stedelijk (>=1500/km2)

Vraag interesse: In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?

Vraag overweging: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

Vraag elektrisch rijders: Welke soort auto heeft u? – op basis hiervan is een groepering gemaakt die aangeeft of men wel/geen elektrisch rijder is.

6. Deep dive op belangrijkste drempels: betaalbaarheid en actieradius



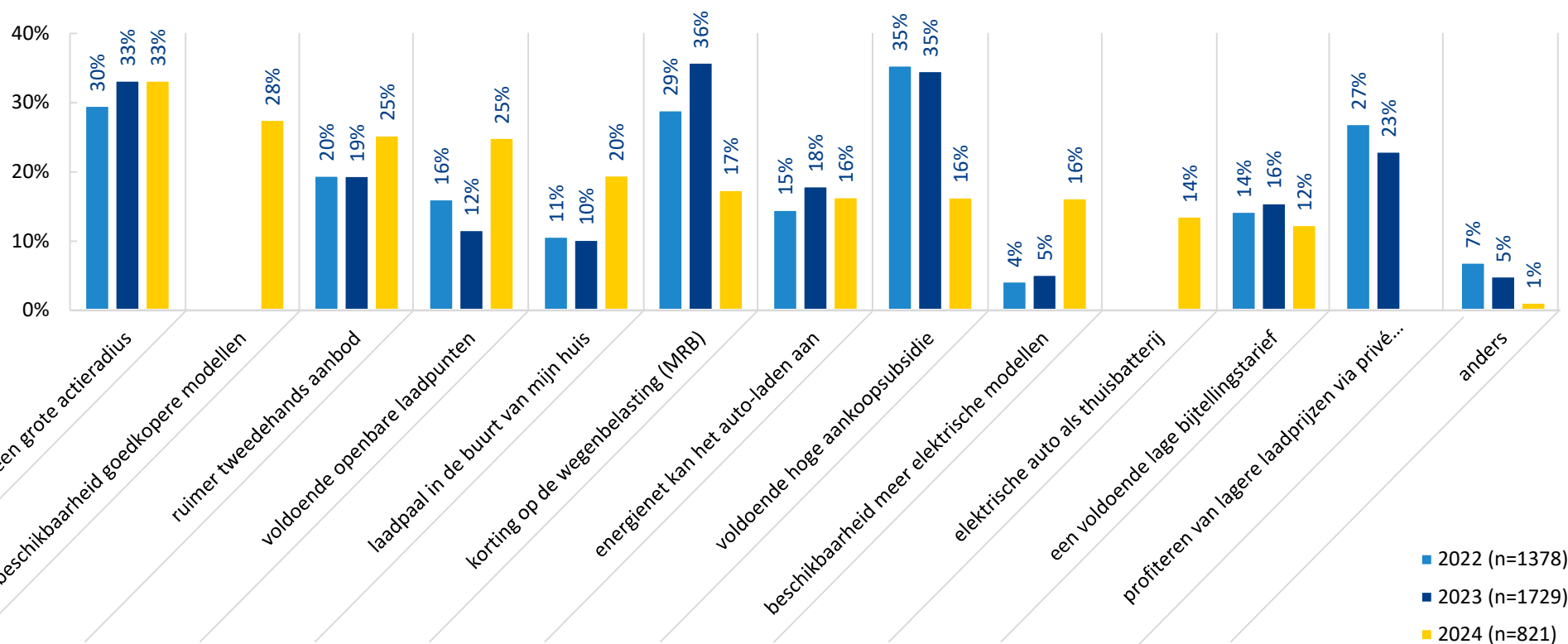
Drijfveren potentiële EV-rijders veranderen sterk door wijzigingen kortingen en subsidies

Focus verschuift naar grotere actieradius en goedkopere (tweedehands) modellen

In de afgelopen jaren waren kortingen en subsidies belangrijke drijfveren voor de aanschaf van elektrische auto's. In het komende jaar zullen de regels rondom deze kortingen en subsidies echter veranderen. Elektrische auto's krijgen geen volledige korting meer op de motorrijtuigenbelasting (MRB), maar slechts een gedeeltelijke korting. Daarnaast verdwijnt de aankoopsubsidie voor elektrische auto's vanaf 2025. Door deze veranderingen lijken mensen die een elektrische auto overwegen, zich meer te richten op de prestaties van de auto (zoals de actieradius) en de aanschafprijs (zoals de beschikbaarheid van goedkopere modellen en een ruimer aanbod van tweedehands auto's).

Mogelijke drijfveren voor aanschaf elektrische auto

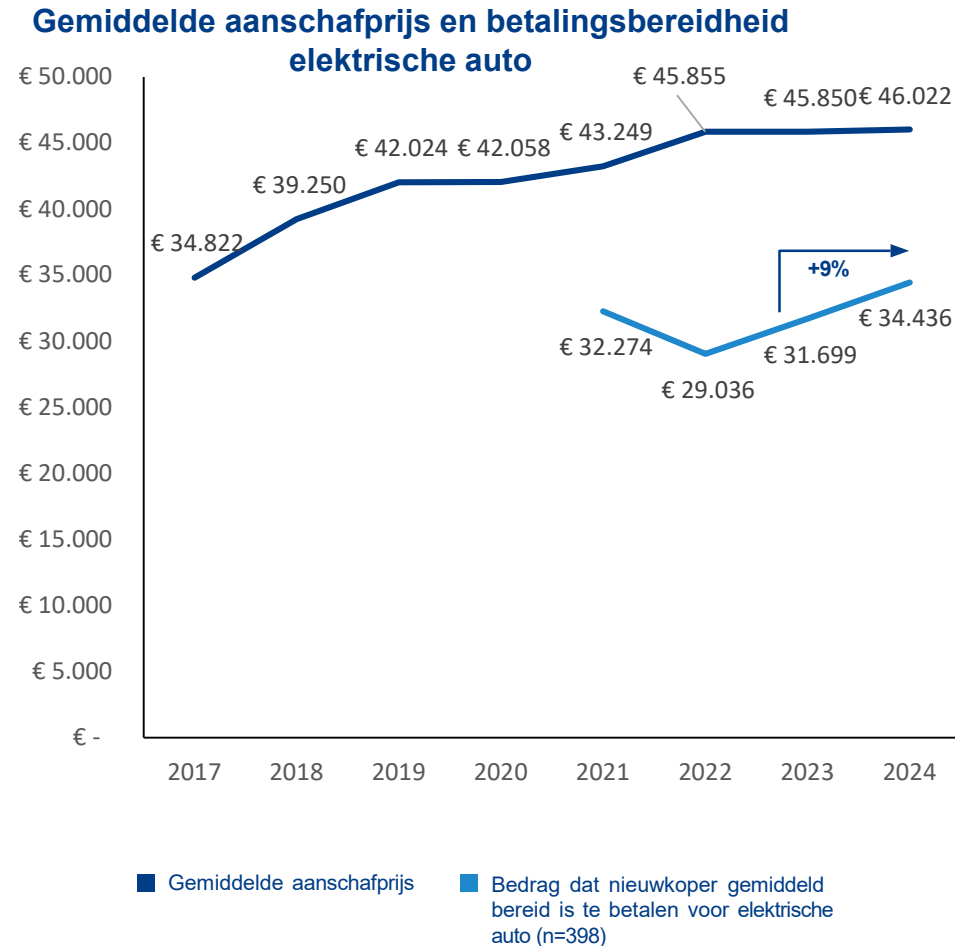
N=821 (2024) mensen die verwachten een elektrische auto te kopen



Vraag: Welke van de onderstaande redenen zouden u ervan kunnen overtuigen in de (nabije) toekomst een elektrische auto aan te schaffen? Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen. Deze vraag is in het verleden gesteld aan alle niet-elektrische rijders. Deze meting is het alleen gesteld aan niet-elektrische rijders die daadwerkelijk overwegen een auto te kopen in de toekomst.

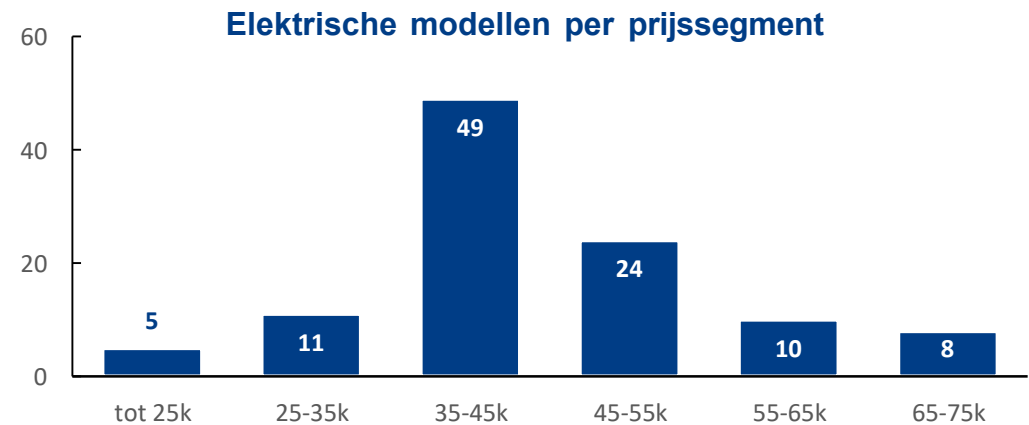
Nederlanders bereid om hogere prijs voor elektrisch auto te betalen, veel nieuwe modellen nog altijd te duur

Kloof tussen aanschafprijs en betalingsbereidheid wordt kleiner, maar blijft bestaan



Nederlanders zijn bereid om steeds meer te betalen voor elektrische auto's. Dit kan deels komen door inflatie, maar de toename van 9% is groter dan de inflatie. De gemiddelde aanschafprijs van een elektrische auto is licht gestegen. Hierdoor komen de aanschafprijs en de prijs die een nieuwe koper bereid is te betalen steeds dichterbij elkaar.

De nieuwprijs van de meeste aangeboden elektrische modellen ligt tussen de €35.000 en €45.000 (49 modellen in totaal). Op dit moment vallen 14 modellen onder de betalingsbereidheidsgrens van €34.436. De meerderheid van de elektrische auto's is dus nog altijd duurder dan wat men gemiddeld bereid is te betalen.

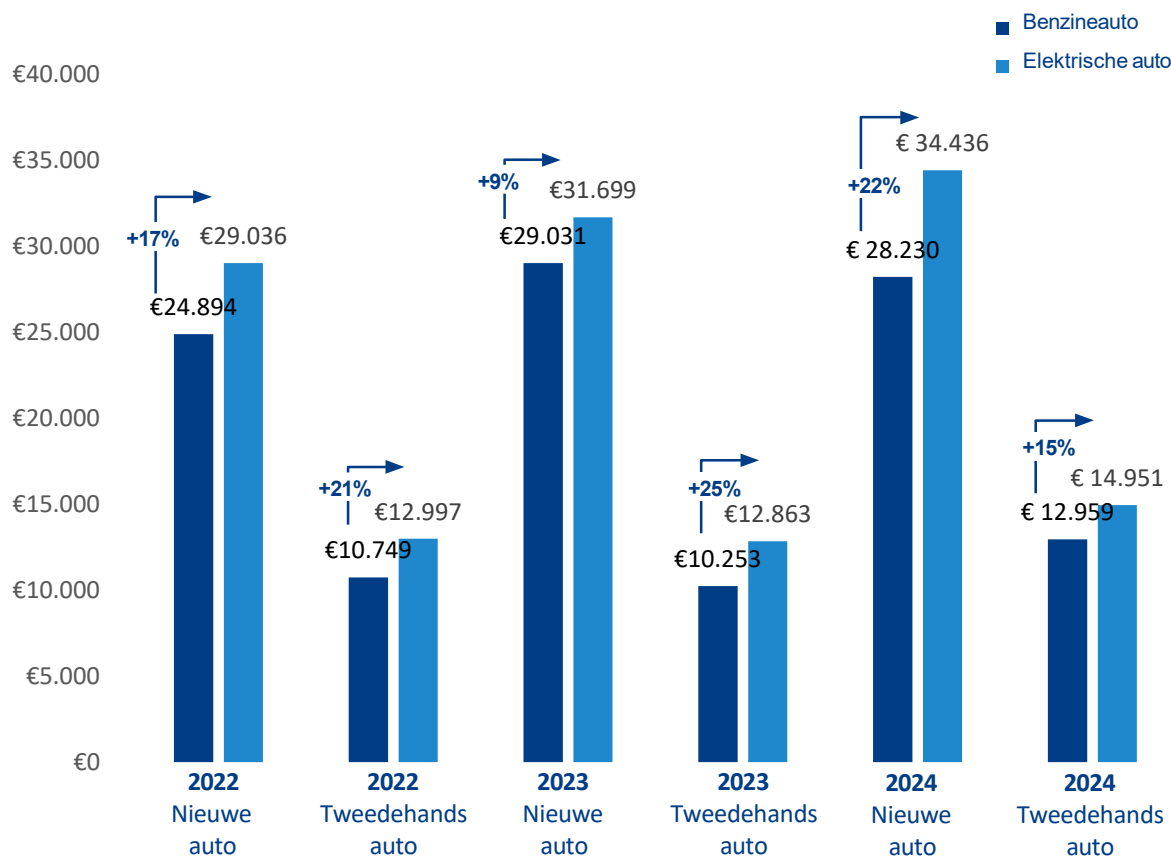


Nederlanders bereid meer te betalen voor elektrische auto's dan aan benzineauto's

Gemiddeld 22% meer bereid uit te geven aan nieuwe elektrische auto's en 15% meer aan tweedehands elektrische auto's dan aan benzineauto's

Het bedrag dat mensen die doorgaans een nieuwe of tweedehands auto kopen gemiddeld bereid zijn te betalen.

Benzine: N=404 nieuwe auto, N=638 tweedehands auto
Elektrisch: N=398 nieuwe auto, N=415 tweedehands auto



Gemiddeld zijn we bereid om meer te betalen voor een nieuwe of gebruikte elektrische auto dan voor een auto met een brandstofmotor.

De meerprijs die we bereid zijn te betalen voor een nieuwe elektrische auto is 22% hoger. Voor tweedehands elektrische auto's is dit verschil 15% in vergelijking met een tweedehands benzineauto's.

Vraag benzineauto: Hoeveel bent u bereid te betalen voor een benzine- of dieselauto (nieuw of tweedehands)?
Vraag elektrische auto: Hoeveel bent u bereid te betalen voor een elektrische auto (nieuw of tweedehands)?

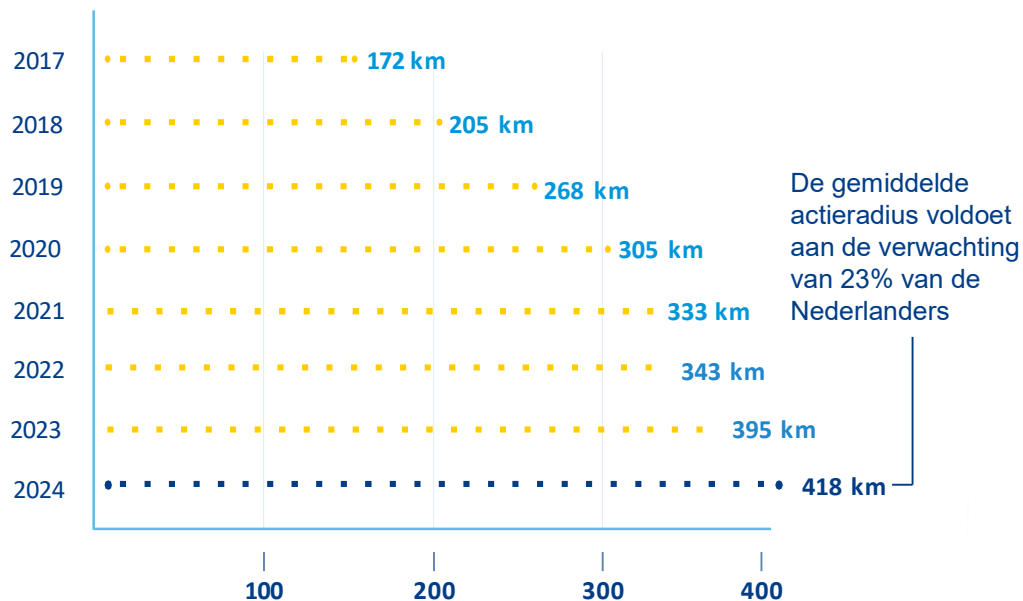
Gemiddelde actieradius blijft elk jaar toenemen, ondanks verbeteringen wil vier op de tien een actieradius van minimaal 500 km

Er worden flinke stappen gezet wanneer de actieradius richting (of boven) de 500km gaat

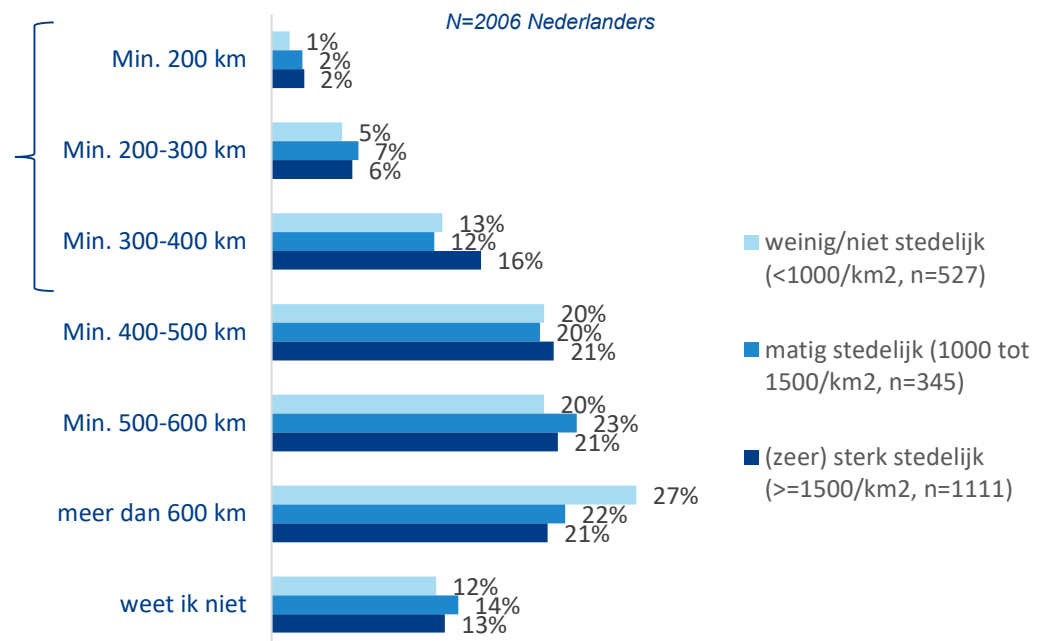
De gemiddelde actieradius van de meeste nieuwe elektrische auto's voldoet momenteel aan de wensen van bijna een op de vijf Nederlanders. Ondanks dat de actieradius blijft toenemen, moeten er nog flinke stappen worden gezet: vier op de tien Nederlanders willen een actieradius van minimaal 500 km, terwijl de gemiddelde actieradius van een elektrische auto 418 km is.

In het algemeen geldt: hoe minder stedelijk men woont, hoe groter de gewenste actieradius. Ongeveer de helft van de inwoners van weinig tot niet-stedelijke gebieden wil een actieradius van minimaal 500 km. Mensen die een kortere actieradius voldoende vinden, geven vaak aan dat een groter bereik overbodig is omdat ze geen ritten maken die langer zijn dan de gewenste actieradius. Voor degenen die een grotere actieradius willen, speelt gemak een belangrijke rol: ze willen grotere afstanden kunnen afleggen zonder tussentijds op te laden.

Gemiddelde actieradius



Minimaal gewenste actieradius



Vraag: Hoe ver moet een elektrische auto (in de praktijk) met een volle accu volgens u kunnen rijden?
De groep waarvan de verstedelijking onbekend is (n=23) is niet weergegeven in de grafiek.

7. Politieke maatregelen

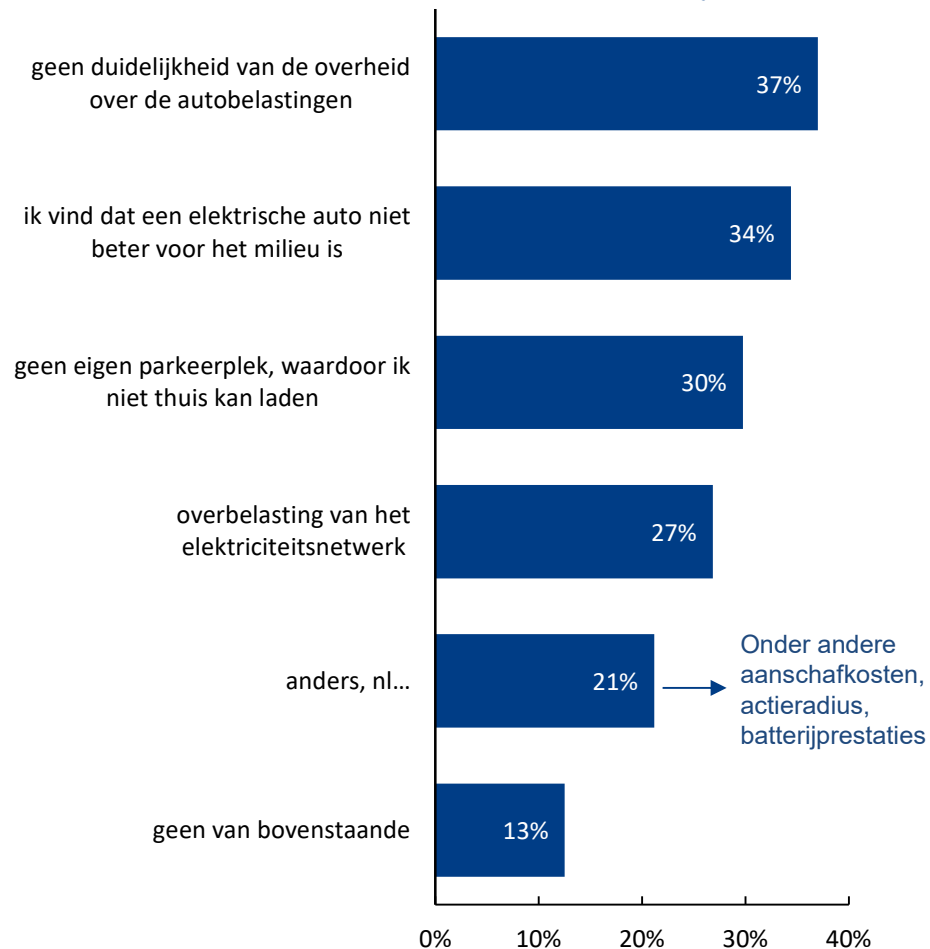


Onduidelijkheid overheidsbeleid reden om elektrisch rijden niet te overwegen

Meerdere grote belemmeringen bij niet-elektrische rijders over mogelijke overstap naar EV

Redenen om elektrisch rijden niet te overwegen

N=327 niet-elektrisch rijders



Mensen overwegen momenteel geen elektrische auto om verschillende redenen. De belangrijkste reden is het gebrek aan duidelijkheid over autobelastingen vanuit de overheid, wat één op de drie mensen aangeeft.

Daarnaast twijfelt een deel van deze groep aan de milieuvriendelijkheid van elektrische auto's, hebben ze geen eigen parkeerplek, en maken ze zich zorgen over de overbelasting van het elektriciteitsnetwerk. Al deze redenen liggen dicht bij elkaar (27%-37%).



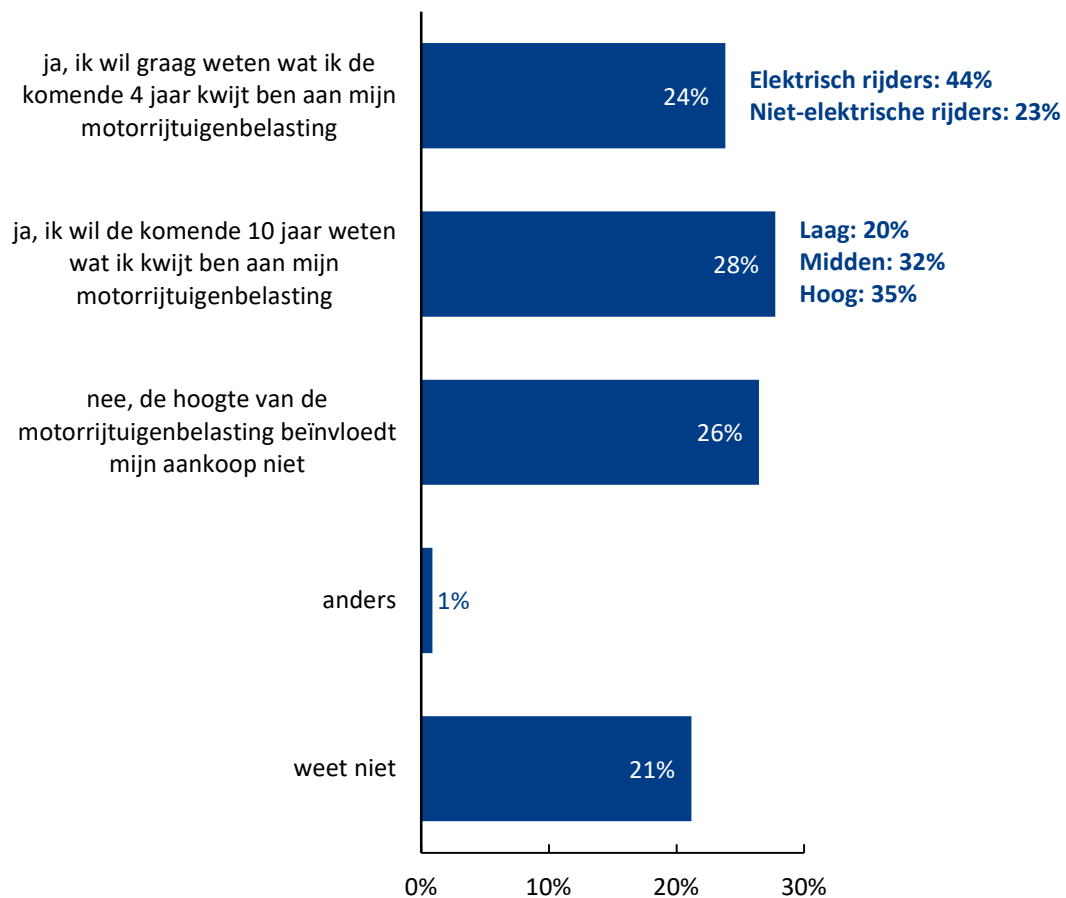
“Niet handig bij grote afstanden. Wanneer je laadt, kun je niet rijden! Gewoon tanken, kun je binnen 5 minuten weer verder rijden. En ik denk dat elektrisch niet beter voor het milieu is”

De hoogte van de motorrijtuigenbelasting is bepalend voor de helft van de Nederlanders

EV-rijders en hoogopgeleiden zoeken duidelijkheid op korte termijn over MRB

Invloed zekerheid MRB op overweging elektrisch rijden

N=2006 Nederlanders



In de komende jaren zal er veel veranderen rondom de motorrijtuigenbelasting (MRB). Tot en met 2025 krijgen elektrische auto's nog 75% korting op de MRB. Tussen 2026 en 2029 wordt deze korting verlaagd naar 25%, en vanaf 2030 vervalt de korting volledig.

De helft van de Nederlanders wil weten wat zij de komende jaren aan MRB moeten betalen als zij overwegen een elektrische auto te kopen.

Elektrische rijders willen dit op kortere termijn weten. Omdat zij nu al elektrisch rijden is dat ook logisch.

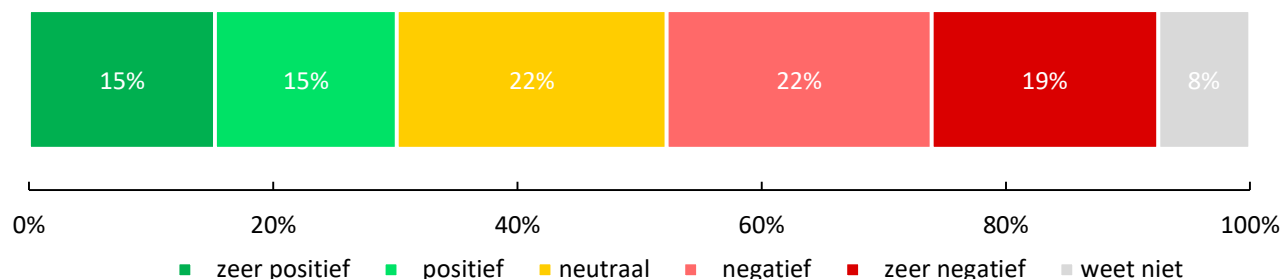
Vraag: Zou lange termijn zekerheid rondom de motorrijtuigenbelasting invloed hebben op uw overweging om een elektrische auto aan te schaffen?

De houding ten opzichte van het meer belasten van elektrische voertuigen is sterk verdeeld: (on)eerlijkheid drijvende factor

Waar de ene groep het eerlijk vindt dat de zwaardere elektrische auto's meer belasting gaan betalen, vindt de andere groep dat ze juist gestraft worden voor hun positieve invloed op het milieu

Houding meer belasten op EV

N=2006 Nederlanders



Over het algemeen wordt de mening over de verhoging van de motorrijtuigenbelasting (MRB) beïnvloed door het gewicht van de auto (positief) en de hoge kosten (negatief). Mensen die positief zijn, vinden dat de belasting omhoog moet omdat zwaardere auto's het wegdek meer belasten. Ze vinden het eerlijker dat er meer voor betaald moet worden.

Aan de andere kant zijn mensen negatief omdat elektrische auto's een positieve invloed hebben op het milieu, maar nu bestraft worden omdat ze zwaarder zijn. Hierdoor worden de MRB-kosten veel hoger, wat een voordeel van elektrische auto's wegneemt. Dit vermindert de stimulans om elektrische auto's te gaan rijden.

Positieve houding meer belasten op EV

N=600 Nederlanders



“De elektrische auto's zijn zwaarder dan conventionele auto's. Daar zijn de wegen niet op berekend. Deze worden eerder stuk gereden. Om die reden zouden deze auto's juist zwaarder belast moeten worden dan de benzineauto's.”

“De productie van de accu's is zeer vervuilend, milieuvriendelijk. Het rijden is wel milieuvriendelijk, maar de accu's en de verwerking hiervan na 5-10 jaar levensduur is dit absoluut niet. De belasting kan gebruikt worden voor het milieuvriendelijk verwerken hiervan en het zoeken naar betere alternatieven.”

“Het is volkomen terecht omdat elektrische voertuigen zwaarder zijn dan voertuigen op benzine/diesel. Daardoor slijten de wegen sneller. Meebetalen aan het wegenonderhoud is terecht.”

Negatieve houding meer belasten op EV

N=820 Nederlanders



“Aanschaf is al duurder, minder motorrijtuigenbelasting betalen zou een motivatie kunnen zijn”

“Dat stimuleert niet om elektrisch te gaan rijden en dus minder goed voor het klimaat.”

“De betreffende auto's zijn sowieso zwaarder dan hun brandstof tegenpool en zullen, volgens de huidige rekenregels, veel duurder worden voor de wegenbelasting. Ik ben van mening, houdt de hoogte van de wegenbelasting op het niveau van de brandstof tegenpool. Of schaf het af en verwerk het in de kosten van de "brandstof".”

Vraag mening meer belasting op EV: Wat vindt u ervan dat u voor elektrische voertuigen meer motorrijtuigenbelasting gaat betalen dan op dit moment?

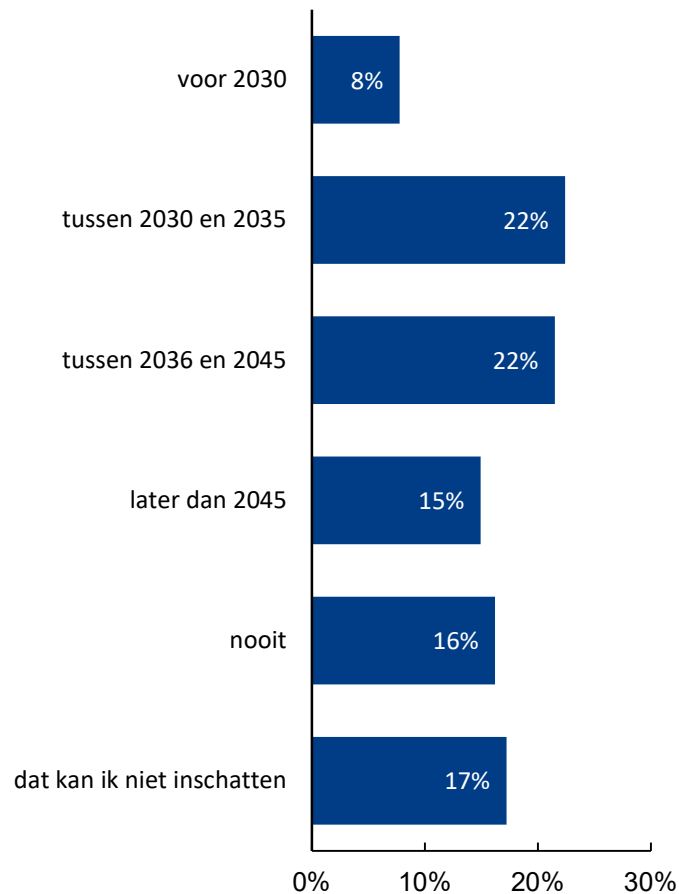
Vraag reden: Waarom vindt u dit positief/negatief?

Weinig vertrouwen bij Nederlanders: slechts 8% gelooft dat volledig elektrische verkoop vóór 2030 haalbaar is

De inschatting wanneer er alleen nog elektrische modellen verkocht worden is sterk verdeeld

Inschatting moment volledig elektrische verkoop

N=2006 Nederlanders



De verwachtingen over wanneer alle nieuw verkochte auto's elektrisch zullen zijn, zijn sterk verdeeld. De helft van de Nederlanders denkt dat dit voor 2045 zal gebeuren, terwijl één op de drie verwacht dat dit pas daarna of zelfs nooit zal gebeuren.

Twee op de tien Nederlanders geven aan hier geen goede inschatting van te kunnen maken, wat ook een gevoel van twijfel weerspiegelt.

Het vertrouwen in het behalen van het Klimaatdoel in 2030 is zeer beperkt: veel mensen verwachten dat er pas na 2030 er alleen nog maar nieuwe elektrische auto's worden verkocht.

Vertrouwen realisatie klimaatdoel 2030: Nederlanders zijn sterk verdeeld over haalbaarheid 100 procent nieuwverkoop van elektrische auto's

Jongeren zijn positiever, ook hoge inkomens zijn iets positiever over verwachting haalbaarheid voor 2030

Leeftijd	Voor 2030	2030 - 2035	2036 - 2045	Later dan 2045	Nooit	Niet in te schatten
18-30 jaar	12%	33%	25%	14%	7%	9%
31-45 jaar	10%	27%	22%	13%	12%	16%
46-55 jaar	6%	15%	20%	16%	19%	23%
56-70 jaar	4%	14%	19%	16%	25%	22%

Inkomen	Voor 2030	2030 - 2035	2036 - 2045	Later dan 2045	Nooit	Niet in te schatten
Laag	6%	20%	16%	16%	19%	23%
Midden	9%	25%	25%	15%	14%	12%
Hoog	9%	28%	26%	16%	11%	10%

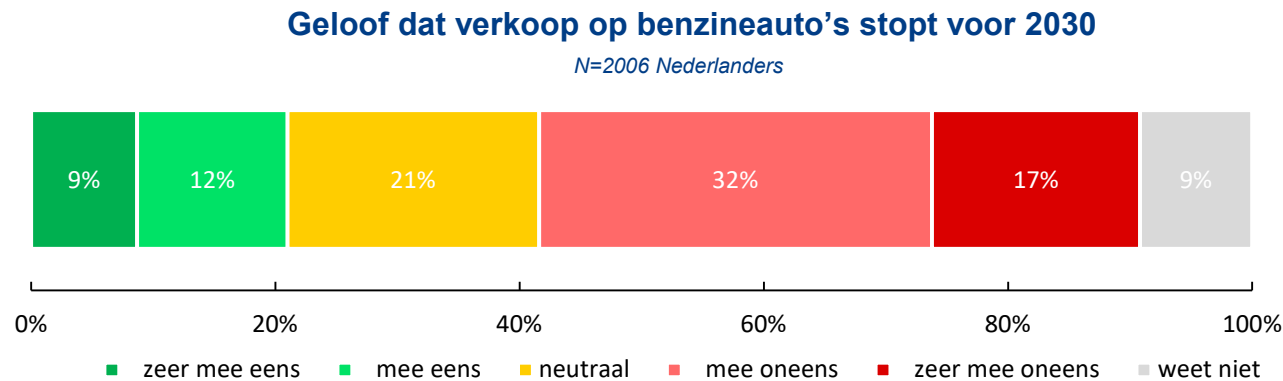
Nederlanders uit stedelijke gebieden en EV-rijders zijn optimistischer over wanneer er alleen nog nieuwe elektrische auto's verkocht zullen worden

Woonomgeving	Voor 2030	2030 - 2035	2036 - 2045	Later dan 2045	Nooit	Niet in te schatten
(zeer) sterk stedelijk (>=1500/km ²)	9%	25%	22%	14%	14%	16%
matig stedelijk (1000 tot 1500/km ²)	7%	20%	23%	15%	16%	19%
weinig/niet stedelijk (500 tot 1000/km ²)	6%	18%	18%	18%	20%	19%

Woonomgeving	Voor 2030	2030 - 2035	2036 - 2045	Later dan 2045	Nooit	Niet in te schatten
EV-rijder	9%	36%	28%	10%	11%	6%
Niet-EV-rijder	8%	22%	21%	15%	17%	17%

Helpt van de Nederlanders denkt niet dat de verkoop nieuwe benzineauto's voor 2030 stopt

Slechts één op de vijf heeft wel vertrouwen dat Nederland in 2030 geen nieuwe benzineauto's verkoopt



Op dit moment verwacht bijna de helft (49%) van de Nederlanders niet dat de verkoop van nieuwe benzineauto's voor 2030 stopt. Nog eens 30% heeft hier geen duidelijke mening over, waardoor slechts een op de vijf Nederlanders geloven dat dit wel gaat gebeuren.

Jongeren en hoogopgeleiden zijn hier positiever over dan de gemiddelde Nederlander. Zo gelooft 30% van de 18-30-jarigen dat de verkoop van benzineauto's voor 2030 stopt, tegenover slechts 14% van de 45-plussers.

Daarnaast gelooft een derde van de hoogopgeleiden dat de verkoop van benzineauto's voor 2030 stopt, wat dubbel zoveel is als onder laagopgeleiden.

Tenslotte geloven twee keer zoveel elektrische rijders (42%) dat dit gaat gebeuren, vergeleken met niet-elektrische rijders (20%).

Vraag geloof dat verkoop op benzineauto's stopt voor 2030:

In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling?

"Ik verwacht dat Nederland in 2030 geen nieuwe benzineauto's meer verkoopt."

8. Verantwoording



Verantwoording: data uit dit rapport is afkomstig uit vier bronnen



Online onderzoek

Kwantitatieve
Survey



Data- verzameling



Elektrisch rijden monitor:

De doelgroep van dit onderzoek bestaat uit Nederlanders tussen de 18 en 70 jaar, met een representatieve verdeling naar geslacht, leeftijd, regio en inkomen. Het onderzoek werd in 2021 uitgevoerd door onderzoeksbureau Blauw. In 2022 en 2023 werd het onderzoek uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel in 10 Europese landen. In 2024 werd het opnieuw door Blauw uitgevoerd.

In 2024 namen 2006 respondenten uit Nederland deel aan het onderzoek, geworven via het panel van Dynata. Ook in de voorgaande jaren werden de respondenten via het panel van Dynata geworven. Het veldwerk vond plaats in september en oktober 2024.



EAFO-portal:

Onderzoeksbureau Fier heeft voor de 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 voornamelijk 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.

9. Bijlagen

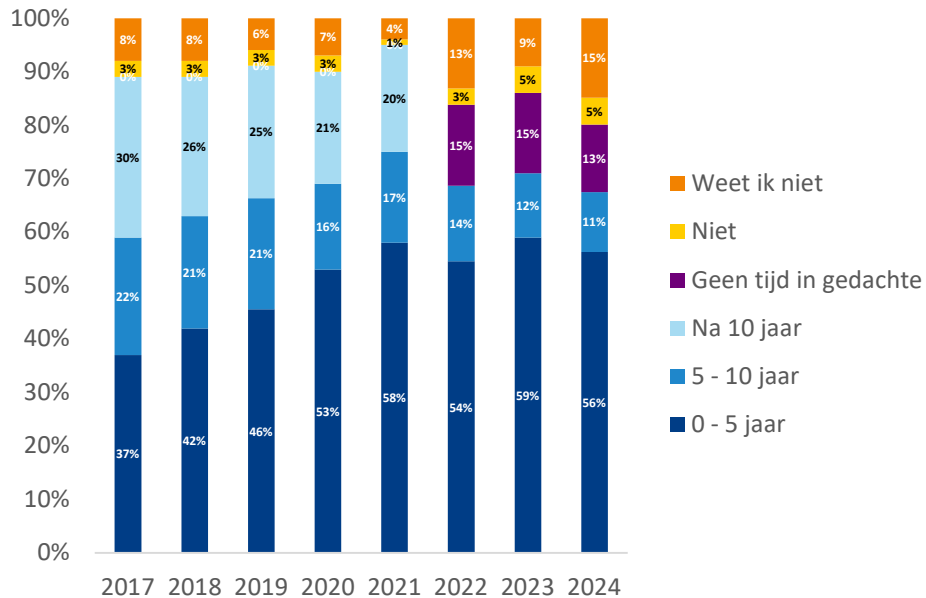


De aankoopintentie blijft gelijk onder geïnteresseerden

De groep ongeïnteresseerden is erg negatief in hun aankoopintentie. Slechts 1 op de 20 overweegt binnen 10 jaar een elektrische auto aan te schaffen.

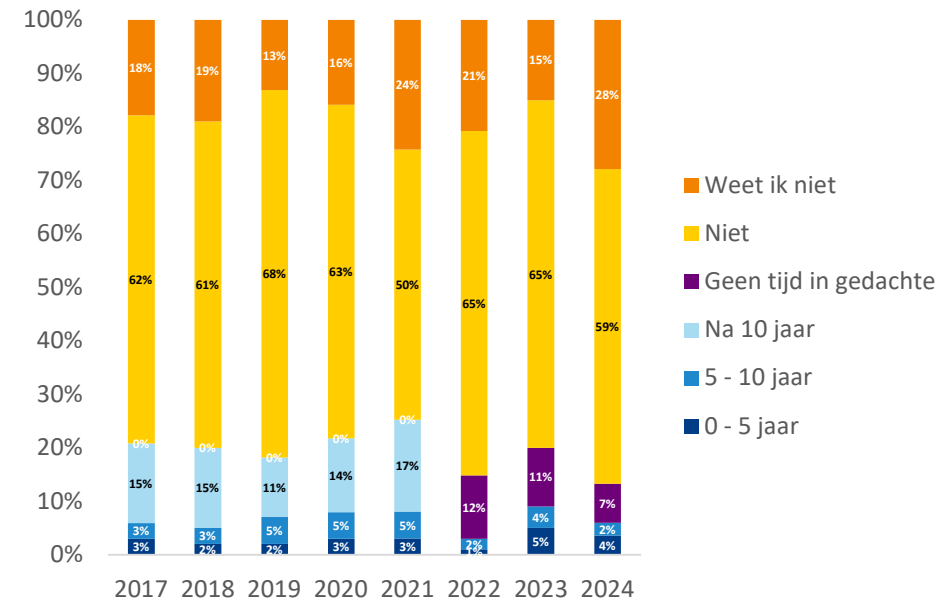
Aankoopintentie elektrische auto onder geïnteresseerden

N=766



Aankoopintentie elektrische auto onder ongeïnteresseerden

N=651



Meer dan de helft van de geïnteresseerden is van plan om binnen vijf jaar een elektrische auto aan te schaffen. De afgelopen jaren is de aankoopintentie binnen deze groep gelijk gebleven.

De groep mensen die momenteel niet geïnteresseerd is in het kopen van een elektrische auto, geeft aan dit ook niet snel te zullen overwegen. Binnen deze groep is het deel dat verwacht nooit elektrisch te gaan rijden veruit het grootst.

Vraag: Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?

* Als respondenten in de huidige meting aangaven niet te weten wanneer ze een nieuwe auto zouden kopen, is dit automatisch ook zo gevuld voor elektrische auto's. In de vorige metingen (2022 en 2023) is de vraag hierna wel opnieuw gesteld, specifiek voor elektrische auto's. Vandaar dat er verschillen kunnen zitten in de verdeling.

Vakantie met de elektrische auto: rijbereik en het laadnetwerk spelen een grote rol bij de barrière gebruik elektrisch auto voor vakantie

Nadelen elektrische auto voor gebruik vakantie

N=241 die de vakantie als barrière zien voor gebruik elektrische auto



Wanneer mensen denken dat ze niet met een elektrische auto op vakantie kunnen, ligt de barrière vooral bij het beperkte rijbereik, waardoor ze vaker moeten stoppen. Dit zorgt voor tijdverlies voor een deel van deze groep.

Daarnaast is het laadnetwerk een probleem: men denkt dat ze de auto onderweg niet kunnen opladen, dat het lastig is om een route te plannen op basis van de laadbehoefte van de auto, en dat ze niet kunnen laden op de reisbestemming.

In mindere mate is de beperkte informatie en transparantie een barrière om met een elektrische auto op vakantie te gaan.