




EV en berijdersonderzoek 2022





Het Nationaal EV- en berijdersonderzoek is een initiatief van de Vereniging Elektrische Rijders (VER) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

Publicatiedatum: 9 maart 2023

Auteurs

Britt Wolterman – RVO

Anna Haarhuis – RVO

Ellen van der Werff – RUG

Marije Boer – RUG

Ellen Hiep – VER

Maarten van Biezen – VER

Samenvatting

Aanleiding

In het Coalitieakkoord en Klimaatakkoord staat de ambitie dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn, op weg naar een emissieloos wagenpark in 2050. Daarmee zal in 2030 ongeveer een kwart van de Nederlandse personenauto's elektrisch zijn¹. Naast de zakelijke rijders zal ook een steeds groter deel van de particuliere autorijders overstappen naar een EV².

Om effectieve interventies uit te voeren richting 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030 helpt het inzicht te hebben in de ervaringen van automobilisten die nu 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 twee eerdere EV- en berijdersonderzoeken, gepubliceerd in 2021 en 2022. Daardoor kunnen we ook trends door de jaren zien.

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

De respondenten

Ruim 3.800 EV-rijders hebben de vragenlijst ingevuld. De respondenten komen qua profiel goed overeen met de Nederlandse EV-rijders voor wat betreft het type auto dat men rijdt. Ook in verhouding nieuwe en tweedehands rijders. Wel 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 49% een particuliere EV-rijder en 50% een zakelijke rijder. De overige respondenten rijden via een deelauto of andere constructie. In het Nederlandse EV-wagenpark is 34% 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 77% van de private lease rijders geeft aan dat de mogelijkheid tot private lease hen over de streep trok elektrisch te gaan rijden. Waarbij een kwart minder dan €400 per maand betaalt 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 (72%). Maar opvallend is ook dat maar liefst 28% een zakelijke rijder is, wellicht vanwege het bijtellingsvoordeel dat gepaard gaat met tweedehands zakelijk rijden. Het gaat om relatief jonge auto's (68% jonger dan 3 jaar en 30% zelfs jonger dan 1 jaar). De tweedehands auto kostte veelal minder dan €30.000.
- 59% heeft nog een andere auto naast de elektrische - meestal een brandstofauto. Het overgrote deel rijdt vooral in de elektrische auto (88%). Ter vergelijking:

¹ De aantekening die we hier willen maken is dat met het huidige en voorgenomen beleid die doelstelling nog niet binnen bereik ligt.

² De afkorting EV voor Elektrisch Voertuig: batterij elektrisch, waterstof, of plug-in hybride auto.



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.
- Van de respondenten die nu een nieuwe EV rijden, reed 38% hun laatste brandstofauto tweedehands.
- Voormalig brandstofrijders zijn veelal overgestapt naar een kleinere EV.
- 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 15% rijdt de elektrische auto van hetzelfde merk als de vorige brandstofauto. Van deze 15% vindt het merendeel (59%) het niet belangrijk dat de EV van hetzelfde merk is, meer toeval.

Profiel van de EV-rijder


- De EV-rijder is vaak man en is gemiddeld 52 jaar. De privé rijder stemt vooral D66 (21%), VVD (20%) of GroenLinks (15%), heeft een bovenmodaal inkomen, werkt voltijds, is hoog opgeleid en vaker samenwonend.
- EV-rijders zien zichzelf voornamelijk als *innovator* en *early adopter* (Rogers' curve, zie ook paragraaf 4.1), maar vergeleken met het EV- en berijdersonderzoek 2021 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.
- 61% 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 2021, in absolute getallen neemt het aantal ambassadeurs wel toe. Mogelijk reflecteert dit de verschuiving naar *early* en *late majority*, gezien ambassadeurs

vooral *innovators* en *early adopters* zijn. 37% 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 elektrische rijden gevraagd door niet EV-rijders (65%) dan naar hun negatieve ervaringen (44%).
- EV-rijders maken ook vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 82% zonnepanelen, probeert 59% minder te vliegen, 56% de auto voor korte afstanden te vermijden en heeft 33% een warmtepomp.
- Van de respondenten geeft 67% aan door de energiecrisis steeds meer te betalen voor het laden. Vooral onder de beginnende EV-rijders lijkt dit voelbaar te zijn. Vooral mensen met een modaal inkomen geven aan steeds meer te betalen voor laden door de energiecrisis (71%).
- Hoewel de perceptie is dat de meeste Nederlanders in een brandstofauto rijden, merken EV-rijders op dat elektrisch rijden steeds meer de norm wordt.

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.
- De levertijd van de elektrische auto was in het afgelopen jaar gemiddeld rond de 4,8 maanden. Dat is wat langer dan de levertijd uit het EV- en berijdersonderzoek uit 2021 (4 maanden).
- Actieradius en betrouwbaarheid van de batterij 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 85% krijgt die niet aangeboden.

Financiële stimulering

- Voor particuliere EV-rijders is vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting (MRB) de belangrijkste incentive. 47% geeft aan niet meer elektrisch te blijven rijden als de MRB voor elektrische auto's hoger wordt dan voor vergelijkbare brandstofauto's (als na 2025 de financiële en fiscale voordelen van elektrisch rijden stoppen).
- Voor zakelijke EV-rijders is de verlaagde bijtelling verreweg de meest belangrijke financiële stimulering. 44% 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 daarvoor bijtellingsvoordeel genieten.
- 44% van de respondenten ontving SEPP-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 ook eerder geneigd bij snelle afbouw van financiële prikkels niet meer voor een elektrische auto te kiezen.

Ervaringen


- De EV-rijder is het meest positief over de rijeigenschappen, de gebruikskosten, het niet meer hoeven tanken en de laadmogelijkheden. De EV-rijder is het minst positief over de mogelijkheid om met de elektrische auto op vakantie te gaan, gemiddeld wordt dit echter nog als 'neutraal' beoordeeld. Deze resultaten komen overeen met de resultaten uit 2021.
- Bij een actieradius boven de 300 km is bijna 70% positief of heel erg positief over de actieradius.
- 72% van de EV-rijders was na een maand al gewend aan elektrisch rijden. Het is voor de meesten dus maar heel even wennen.

- De tevredenheid onder elektrisch rijders is zodanig groot dat 90% aangeeft dat hun volgende auto ook weer een EV wordt. Dat geldt voor berijders van nieuwe en tweedehands EVs. Hierbij moet opgemerkt worden dat een deel van de respondenten ook aangaf niet meer elektrisch te willen rijden bij aflopende financiële stimulering.

Aanbevelingen

Op basis van dit onderzoek, zijn 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. 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 een belangrijke incentive geweest bij de aanschaf van hun 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 groep die aangeeft niet meer elektrisch te willen rijden als belastingen en bijtellingstarieven gelijk getrokken worden met brandstofauto's. Er is meer informatie nodig over hoe mensen de keuze maken voor wel of niet elektrisch bij aflopende stimuleringsmaatregelen.
3. Biedt lange termijn duidelijkheid over autobelastingen en energieprijzen. 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. Laat zien wat de (vaak onbekende) fiscale voordelen van elektrisch rijden zijn over de gehele gebruiksduur van de auto.
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, 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.



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	8
2. Onderzoeks-opzet	9
3. De auto	11
3.1 De huidige auto	11
3.2 De vorige auto	19
4. De berijder	21
4.1 Profiel van de EV-rijder	22
4.2. Aanschafproces	29
4.3 Financiële stimulering	33
4.4 Ervaringen	38
5. Vervolg	41

1. Inleiding

Het Nationaal EV- en berijdersonderzoek is een jaarlijkse grootschalige enquête onder EV-gebruikers naar karakteristieken van de berijder, de ervaringen met elektrisch rijden en het verloop van het aanschafproces. Dit onderzoek vormt samen met het Nationaal Laadonderzoek een tweeluik, waarmee inzicht wordt geboden in de ervaringen van de elektrische rijder. Dit onderzoek legt de focus op het voertuig en zijn gebruiker, terwijl het laadonderzoek zich volledig op de laadervaring toespitst. Beide onderzoeken worden jaarlijks uitgevoerd om trends en ontwikkelingen in de gaten te houden, nieuwe uitdagingen te signaleren en de effecten van veranderingen te kunnen evalueren.

Aanleiding en doel van het onderzoek

Nu elektrisch rijden steeds sneller toeneemt, ontwikkelt de doelgroep zich razendsnel. Voor professionals en beleidsmakers in de wereld van de duurzame mobiliteit is het belangrijk te weten wie de elektrische rijder is, wat goed gaat en waar verbeteringen mogelijk zijn. Met dit onderzoek willen we een breed inzicht krijgen in de ervaringen en behoeften van de EV-rijder en hoe die behoeften kunnen worden ondersteund.

Initiatiefnemers en partners

De initiatiefnemers van het Nationaal EV- en berijdersonderzoek zijn de Vereniging Elektrische Rijders (VER) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

VER (www.evridders.nl)

De Vereniging Elektrische Rijders (VER) is dé onafhankelijke stem, informatiebron en ontmoetingsplek voor elektrische rijders. Niet alleen voor de EV-rijders van nu, maar ook voor die van straks. De VER biedt informatie over elektrisch rijden, vormt een platform voor evenementen, bijeenkomsten en (online) ontmoetingen voor leden. De VER behartigt de belangen van elektrische rijders en telt inmiddels meer dan 12.000 leden.

RVO (www.rvo.nl/elektrischrijden).

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) helpt ondernemende Nederlanders en beleidsmedewerkers vooruit op het gebied van duurzaamheid, internationaal zakendoen, agrarisch ondernemen en innovatie. Samen met haar partners werkt RVO aan het verduurzamen van de mobiliteit. RVO stimuleert de overstap naar elektrisch rijden door financiële ondersteuning, kennisdeling, en het opzetten van samenwerkingsverbanden.

Andere partners in dit onderzoek

De Rijksuniversiteit Groningen (RUG) heeft onder andere meegewerkt aan de opzet en analyse van de enquête. Ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Stichting ElaadNL (www.elaad.nl) steunen dit onderzoek.

Bedankt!

Voordat we de inhoud induiken, willen we alle respondenten bedanken. Dit onderzoek was alleen mogelijk dankzij hun betrokkenheid en medewerking. Feedback op het onderzoek of dit rapport is welkom en kan verzonden worden naar info@evridders.nl. We hopen ook in vervolgonderzoeken een beroep op de EV-rijders te kunnen doen.

2. Onderzoeks-opzet

Ontwikkeling enquête en analyse

De enquête kwam tot stand door actieve inbreng van de experts van de VER, RVO en RUG. De RUG zette haar expertise in met betrekking tot de verzameling van data en speelde een belangrijke rol bij de analyse van de resultaten. Tevens waakte zij ervoor dat het onderzoek methodologisch verantwoord werd uitgevoerd. De enquête liep van 18 november tot 23 december 2022.

Privacy

De respondenten zijn vooraf geïnformeerd over de privacy-procedures en daarmee akkoord gegaan door deelname aan het onderzoek. De privacyverklaring is getoetst door de ethische commissie van de RUG.

Respondenten

Werving van respondenten vond plaats via verschillende partners, bevriende organisaties en andere kanalen, zoals nieuwsbrieven en social media, om een zo representatief mogelijke steekproef te kunnen nemen.

Representativiteit

3.826 respondenten hebben de vragenlijst grotendeels ingevuld en 3.113 respondenten vulden hem volledig in.

De deelnemers

De respondenten zijn overwegend man (91%), hoger opgeleid en hebben een relatief hoog inkomen. De leeftijd van de respondenten loopt van 19 tot 99 jaar, met een gemiddelde van 52 jaar. De meerderheid woont samen met partner (44%) of met partner en kinderen (45%). De meeste respondenten werken in voltijd (69%) en een relatief groot deel is

gepensioneerd (15%). In totaal zijn 334 van de 344 Nederlandse gemeenten vertegenwoordigd onder de respondenten. Net als de afgelopen twee jaar komt de grootste groep uit de gemeente Utrecht (78).

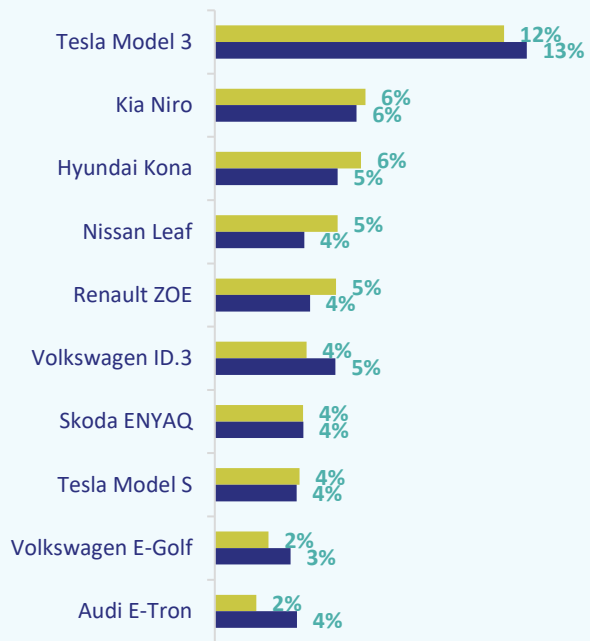
Aan deze editie van het onderzoek hebben ook 20 rijders van een waterstofauto en zeven bezitters van een elektrische motorfiets meegedaan. Deze hebben de vragen zoveel mogelijk ingevuld voor hun elektrische voertuig, maar zijn een te kleine groep om concrete uitspraken over te doen. Als er verder in het rapport gesproken wordt over elektrische auto's, gaat het dus voor een klein deel ook over waterstofauto's en elektrische motorfietsen. In Nederland reden per december 2022 596 waterstofauto's rond, en 1372 elektrische motorfietsen. Deze maken respectievelijk 0,01% en 0,03% van het auto- en motorfietswagenvoertuigpark uit.

6% rijdt in een plug-in hybride auto en 94% rijdt volledig elektrisch. 20 respondenten geven aan een waterstofauto te rijden, en 7 mensen bezitten een elektrische motorfiets (zie kader). Als we in deze rapportage spreken over de elektrische rijder, dan bedoelen zowel rijders van volledig elektrische als plug-in hybride auto's, tenzij anders aangegeven. 95% van de respondenten rijdt al in de elektrische auto, 5% wacht nog op levering.

Bijna de helft (47%) van de respondenten rijdt pas sinds 2021 of korter elektrisch. Ook de 'vroegere' elektrische rijders zijn vertegenwoordigd, 17% van de respondenten reed al voor 2018 elektrisch.

In deze steekproef is 50% een particuliere EV-rijder (privé koop of private lease). 77% rijdt in een nieuwe elektrische auto en 23% in een tweedehands EV.

Als we de top 10 merken en modellen uit deze enquête naast de landelijke cijfers leggen, zien we dat deze grotendeels overeenkomen met de Nederlandse vloot. Deze getallen bevestigen dat we kunnen spreken van een voldoende representatieve steekproef vergeleken met de gemiddelde Nederlandse EV-rijder [N=2.697].



■ Enquête 2022 ■ Top 10 Nederland

3. De auto

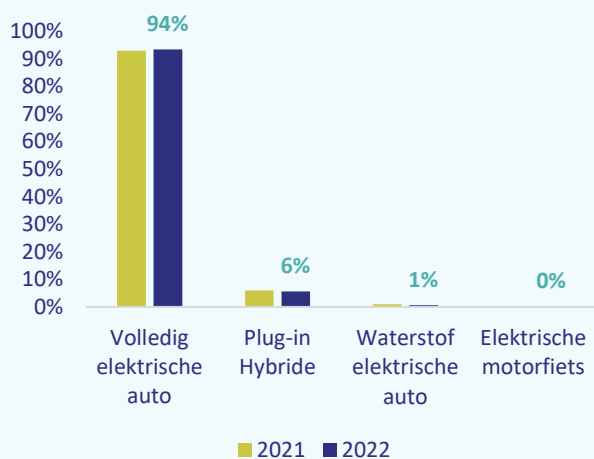
3.1 De huidige auto

In welke auto rijden de respondenten en via welke constructie? Hoe verschillen de privé en de zakelijke rijders van elkaar? In dit hoofdstuk is er ook speciale aandacht voor de tweedehands auto.

95% rijdt al in zijn of haar elektrische auto, 5% heeft deze besteld en wacht nog op levering. [N=3.219]

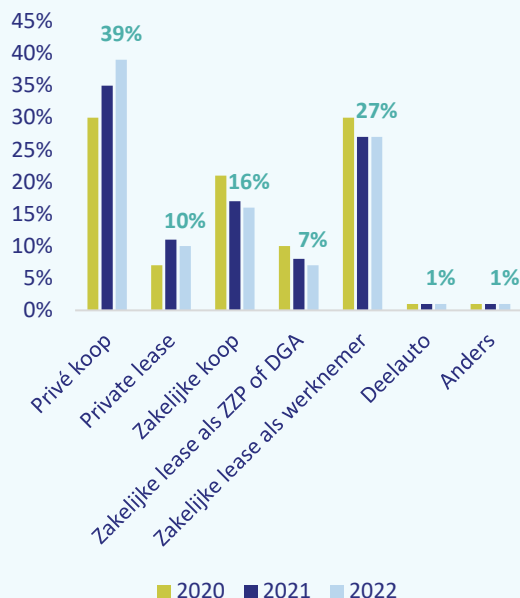
Het grootste deel van de respondenten rijdt in een volledig elektrische auto. [N=3.001]

Deze verdeling is vrijwel identiek aan de verdeling van afgelopen jaar.



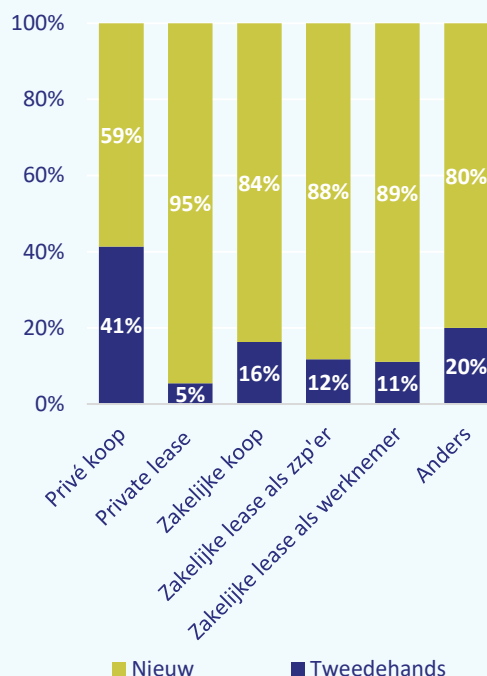
Veel privé rijders. [N=3.002]

Vergeleken met de vorige twee EV- en berijdersonderzoeken is het aandeel respondenten met privéauto's gestegen van 37% in 2020, naar 46% in 2021 en naar 49% in 2022. Het aandeel elektrische privérijders in dit onderzoek is groter dan het aantal elektrische privérijders dat daadwerkelijk op de Nederlandse wegen rijdt.



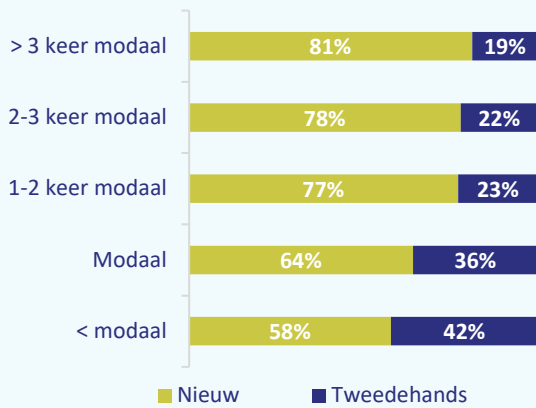
Groot aantal privéberijders van een tweedehands auto. [N=2.915]

Met name bij de privé-kopers is het aandeel tweedehands groot. 41% van deze groep rijdt een tweedehandsauto. Maar ook de zakelijke elektrische rijder, rijdt in 11-16% van de gevallen een tweedehands elektrische auto.

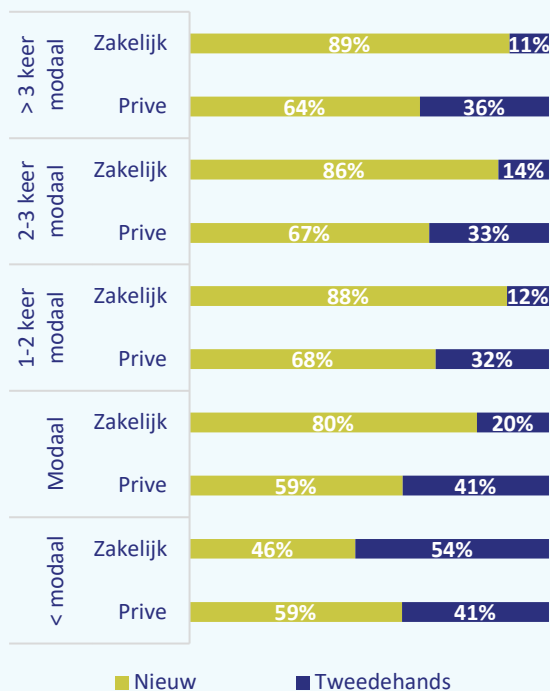


De groep die minder dan modaal verdient, rijdt het meest in tweedehands auto's. [N=2.442]

In de resultaten is te zien dat hoe minder mensen verdienen, hoe groter het aandeel tweedehands gekochte auto's wordt.



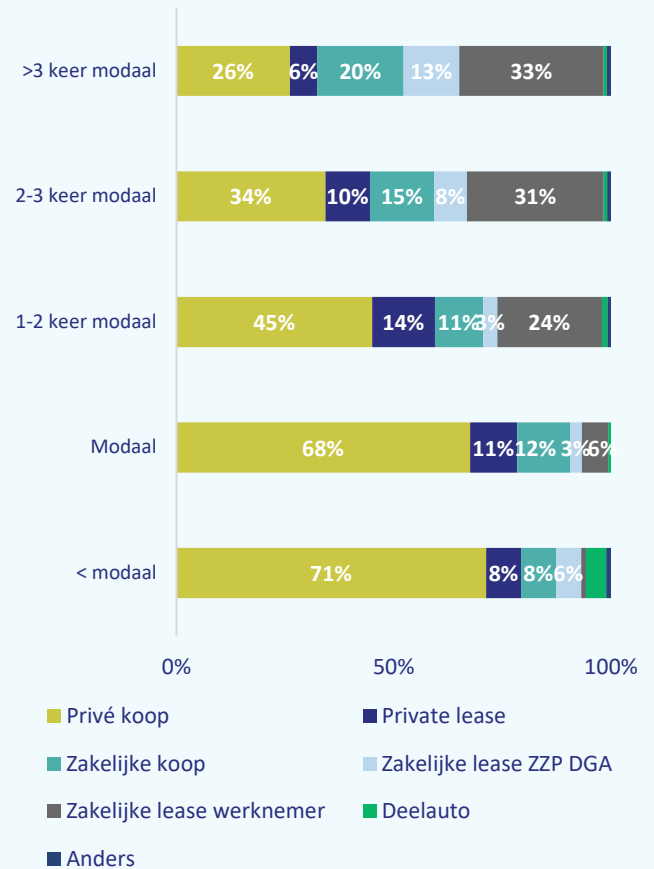
Als er vervolgens dieper op deze cijfers wordt ingegaan en we de uitsplitsing maken naar privé en zakelijke rijders, wordt deze constatering nog duidelijker zichtbaar [N=1.149].



Hoe meer men gaat verdienen, hoe meer er zakelijk wordt gereden. [N=2.471]

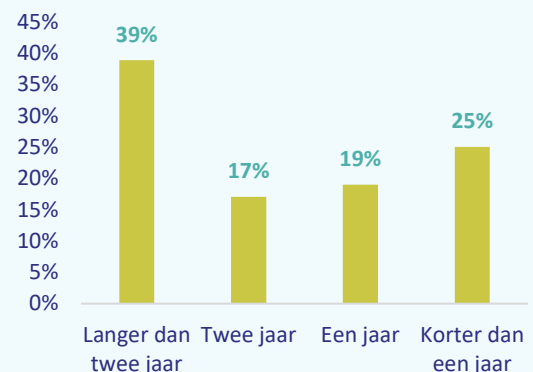
In de groep minder dan modaal wordt vooral privé gereden. Van de 79% privé gereden auto's (privé koop en private lease) in de groep

die minder dan modaal verdient, is 41% tweedehands aangeschaft.³



Sinds welk jaar rijd je elektrisch? [N=2.943]

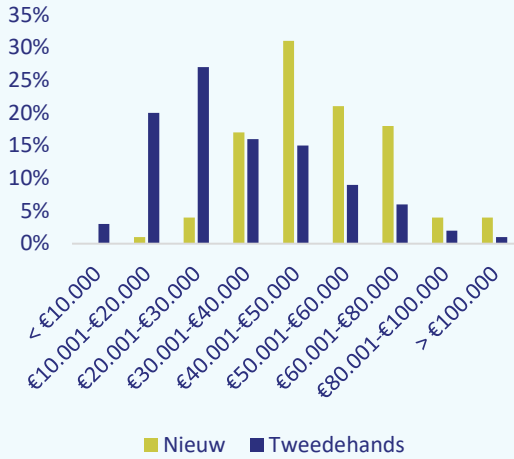
Veel EV-rijders zijn in 2022 gestart met elektrisch rijden, namelijk 25% van de respondenten. Naast deze nieuwkomers zijn er ook veel 'ervaren' elektrische rijders, 39% rijdt al langer dan twee jaar elektrisch (startjaar voor 2020). Deze verdeling is bijna gelijk aan de respondenten van het vorige onderzoek.



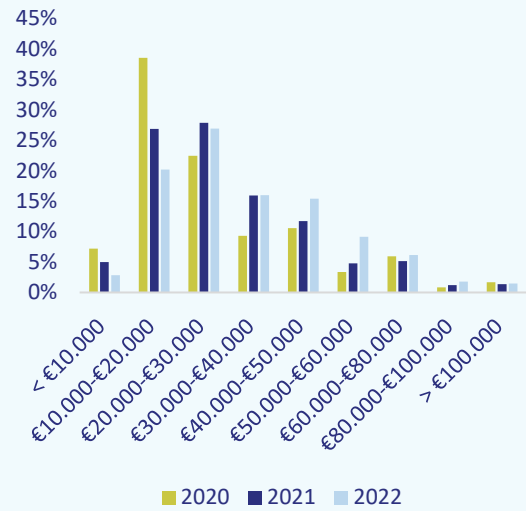
³ De resultaten van de groep < modaal zullen met enige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd omdat de steekproef klein is. [N=87]

Aanschafprijs €40.000 - €50.000 [N=2.976]

Het grootste deel van de nieuwe elektrische auto's kost €40.000-€50.000. Tweedehands auto's worden voornamelijk gekocht tussen de €20.000-€30.000.



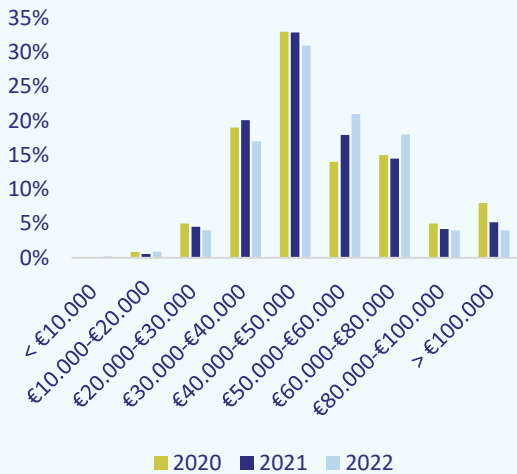
Tweedehands [N=668]



Een vergelijking met de eerdere EV- en berijdersonderzoeken van de jaren 2020 en 2021 laat zien dat met name het aandeel in de duurste categorie auto's (> €80.000) afneemt.

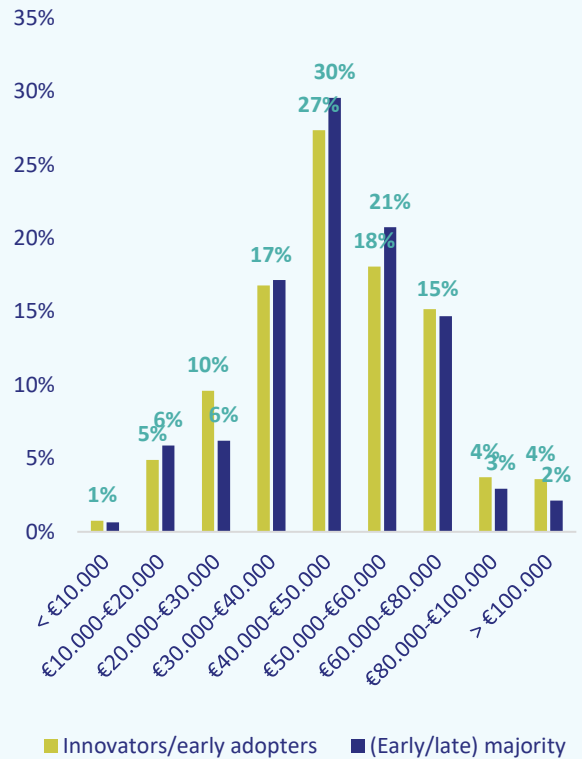
Dit heeft mogelijk te maken met het groeiende aanbod van middenklasse EV's en de afnemende bovengrens van de subsidie voor elektrische personenauto's.

Nieuw [N=2.308]



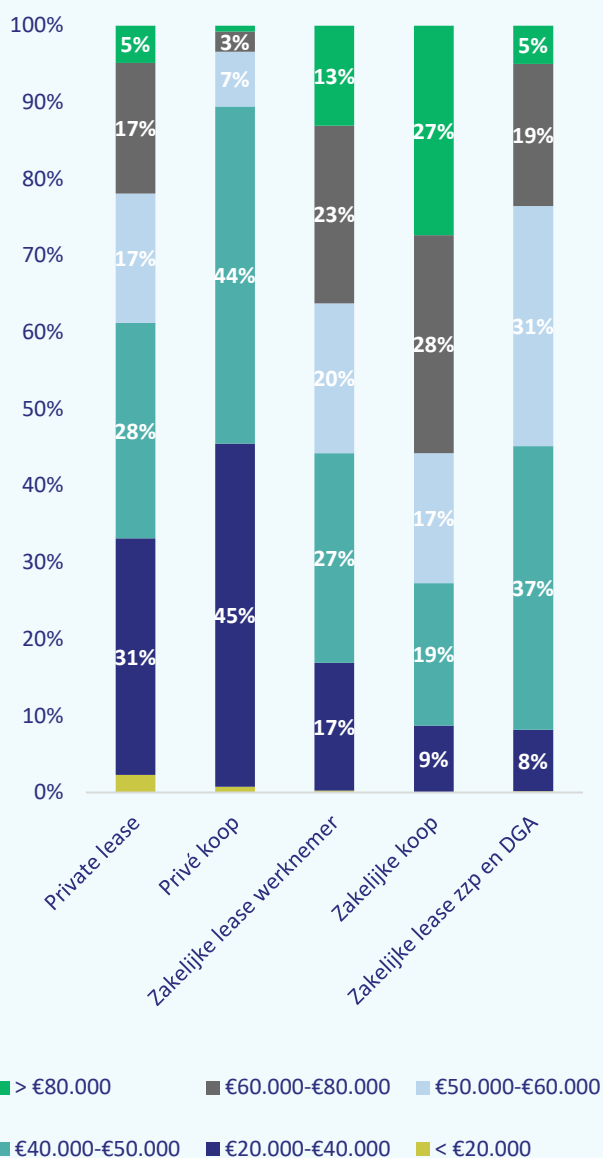
Early adopters/innovators betalen ongeveer evenveel als de 'majority' [N=2.840]

De koplopers (*innovators/early adopters*) betalen ongeveer evenveel voor hun elektrische auto als de meerderheid (*early/late majority*).



Zakelijk worden er (veel) duurdere elektrische auto's gereden dan privé [N=2.175].

Onderstaand figuur is op basis van nieuw gekochte elektrische voertuigen. Ook in het onderzoek van 2021 werd dezelfde conclusie getrokken. Wat niet in het onderzoek van vorig jaar te zien was, maar dit jaar wel, is dat private lease auto's in vergelijking met privé gekochte auto's opvallend duurder zijn.



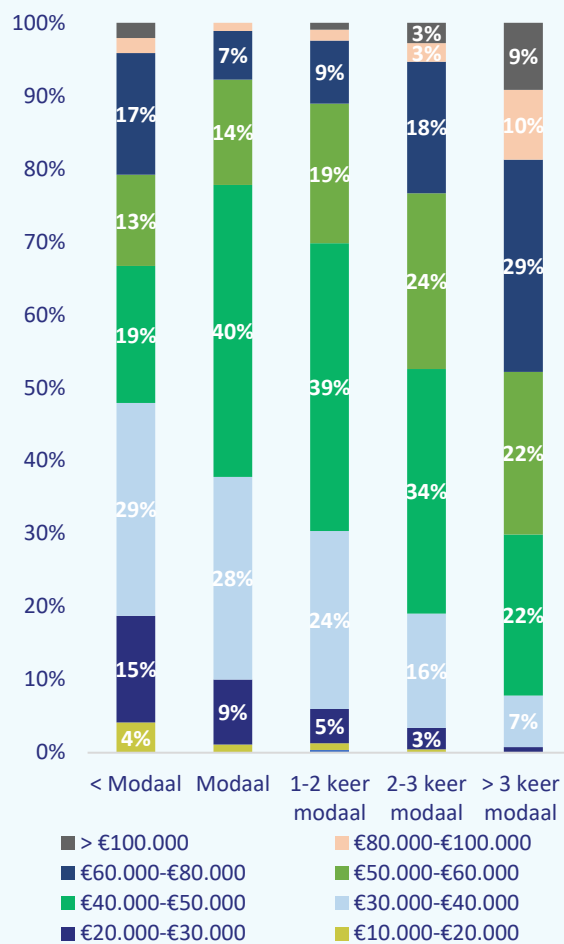
Hoge inkomens rijden in duurdere elektrische auto's. [N=2.412]

Het is niet zozeer een verrassing als een bevestiging dat de duurste elektrische auto's gereden worden door de EV-rijders met de hoogste inkomens (hetzelfde geldt voor

brandstofauto's), voornamelijk via zakelijke constructies. Zo is te zien dat het percentage aanschafprijs €60.000 of meer veel hoger is in de inkomenscategorie meer dan 3 keer modaal in vergelijking met modaal en minder dan modaal.

Van de inkomenscategorieën tot en met modaal rijdt meer dan 56% een elektrische auto van minder dan €40.000. Dat in vergelijking met meer dan modaal inkomen, waar het percentage ligt op 24%.

Dit verschil wordt nog duidelijker als er alleen gekeken wordt naar nieuwe auto's. [N=1.860]



Private lease

In dit onderzoek is de private leaserijder grotendeels een volledig elektrische rijder (94%) die een nieuwe EV rijdt (93%).

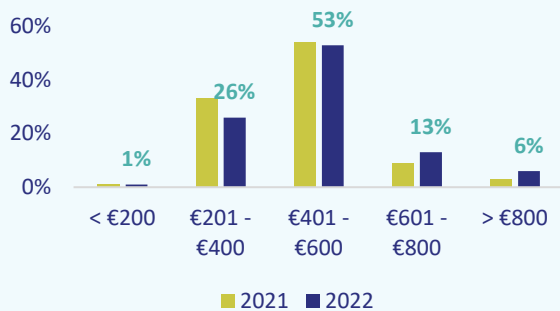
Private lease constructie was voor 77% van de mensen bepalend om elektrisch te gaan rijden. [N=260]

37% van de private leaserijders was zonder private lease in zijn oude auto blijven rijden en 36% was zonder private lease in een andere brandstof auto gaan rijden en niet elektrisch. Slechts 23% was zonder private lease ook elektrisch gaan rijden. Dat is hetzelfde percentage als bij het vorige onderzoek.

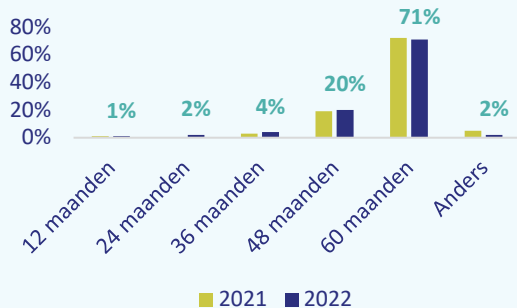
Maandelijks leasebedrag en duur contract identiek aan onderzoek afgelopen jaar.

Wat betreft contractuele afspraken voor private lease zien we weinig verschil met het jaar 2021. Het bedrag dat mensen per maand kwijt zijn en de duur van het contract blijven ongeveer gelijk.

Het maandelijks leasebedrag. [N=311]



Duur van contract. [N=311]

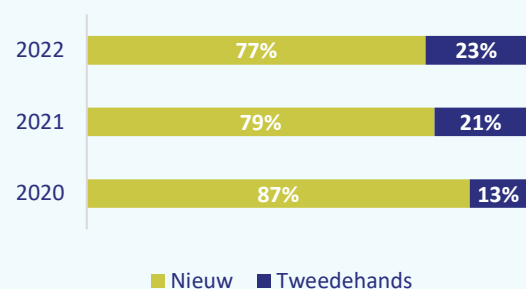


De tweedehands auto

Het merendeel van de Nederlanders rijdt een tweedehands auto. Bij elektrische voertuigen is dat nog niet het geval. De voornaamste reden hiervoor is dat er nog weinig tweedehands elektrische auto's beschikbaar zijn. Het aantal elektrische occasions neemt echter hard toe en deze markt wordt steeds belangrijker. Voor beleidsmakers is het interessant om kennis te hebben van de kenmerken van de tweedehands elektrische auto, hieronder beschreven. In de volgende paragraaf komt de berijder van de tweedehandsauto aan bod.

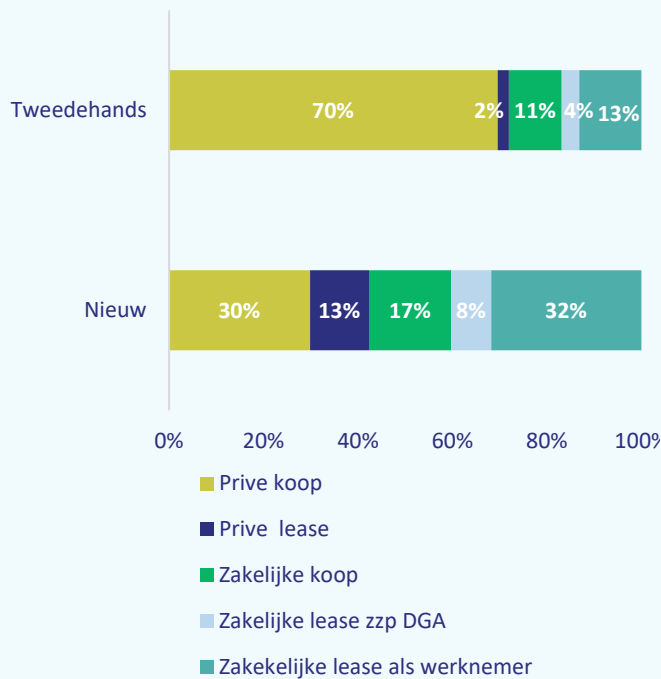
In vergelijking met de onderzoeken in 2020 en 2021 groeit het aandeel tweedehands auto's. [N=3.064]

In dit onderzoek is het aandeel tweedehands auto's (23%) iets lager dan het aandeel in het nationale elektrische wagenpark (32% - RDW, bewerking RVO). Door het grote aantal respondenten in het onderzoek kan een goede vergelijking gemaakt worden tussen de nieuwe auto en de tweedehands elektrische auto.



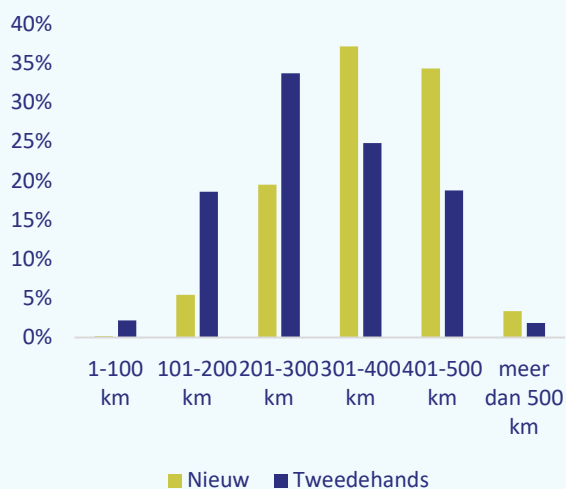
De tweedehands auto wordt grotendeels privé gereden. [N=2.890]

De berijder van de tweedehandsauto is merendeels (72%) een particuliere rijder en in 28% van de gevallen een zakelijke rijder. Daarbij speelt mee dat een tweedehands zakelijke EV aantrekkelijk is door een lager zakelijk bijtellingspercentage.



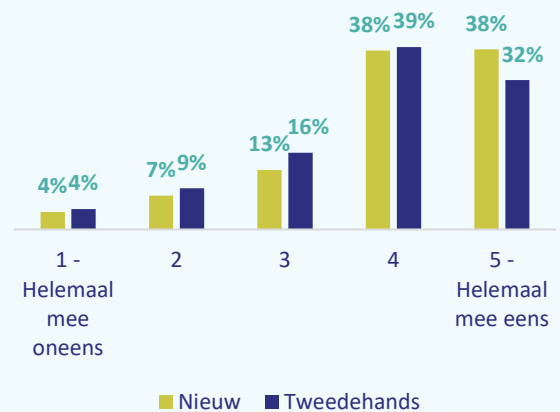
Actieradius [N=2.708]

De actieradius van nieuwe EV's ligt gemiddeld hoger dan voor tweedehands EV's. Deze verdeling komt overeen met de uitkomsten van het EV- en berijdersonderzoek 2021.

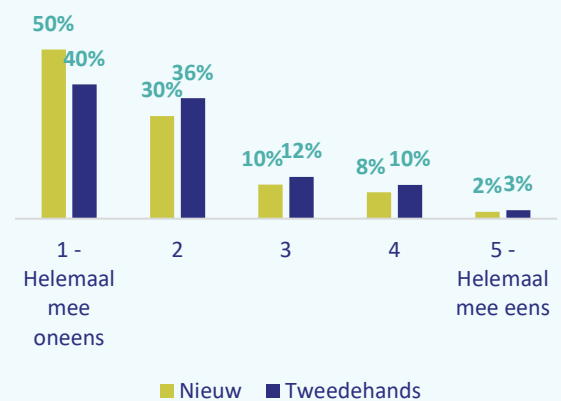


Vertrouwen in de actieradius is hoog.

Ik kan vertrouwen op de actieradius die mijn auto in de praktijk weergeeft [N=2.701]

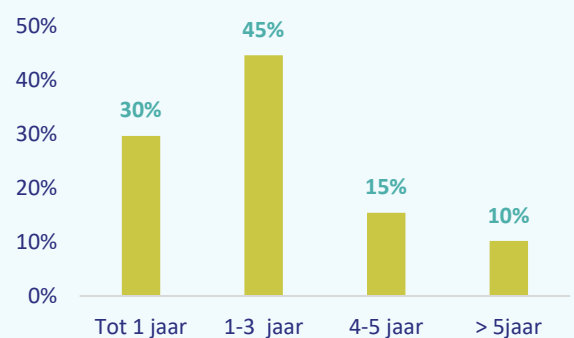


Ik voel me vaak onzeker over de actieradius van mijn elektrische auto [N=2.611]



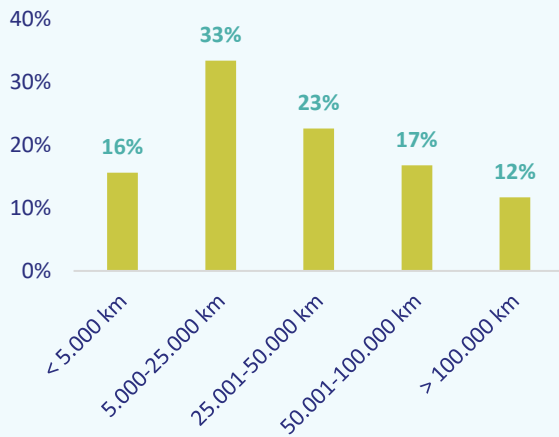
68% tweedehands EV was bij aanschaf jonger dan 3 jaar. [N=687]

30% van de verkochte tweedehands auto's is jonger dan een jaar en slechts 10% is ouder dan vijf jaar.



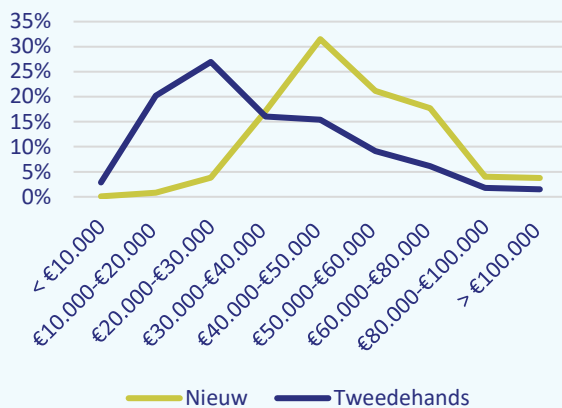
Tweedehands auto heeft weinig kilometers op de teller staan. [N=686]

In 16% van de gevallen was dat minder dan 5.000 km en 29% had meer dan 50.000 km gereden bij aanschaf. Deze 29% is grotendeels ouder dan 3 jaar.



De helft (50%) van de tweedehands auto's heeft een aanschafprijs van minder dan €30.000. [N=2.976]

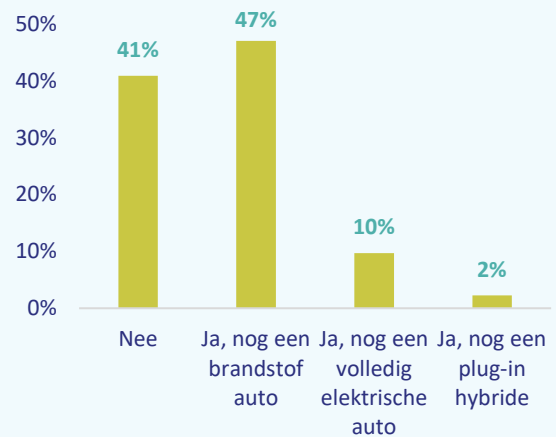
De aanschafprijs van nieuwe elektrische auto's is een stuk hoger. Maar 5% van de nieuw verkochte elektrische auto's heeft een aanschafprijs onder de €30.000.



Auto's in het huishouden

59% van de respondenten heeft nog een andere auto naast de elektrische auto. Dit is meestal een brandstofauto. [N=2.889]

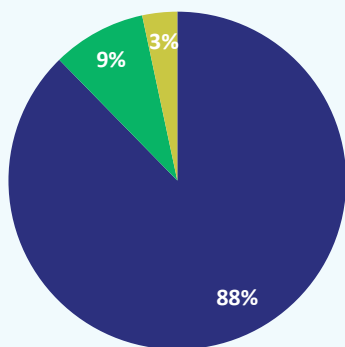
Ten opzichte van de landelijke cijfers is dat veel. Ter vergelijking: gemiddeld heeft 75% van de Nederlandse huishoudens een auto, van deze huishoudens heeft 37% meer dan één auto⁴. Huishoudens die elektrisch rijden bezitten dus bovengemiddeld veel auto's. Een verklaring zou kunnen zijn dat de elektrische auto bij hoger opgeleiden en veelverdieners terechtkomen, die over het algemeen meer auto's in bezit hebben dan de gemiddelde Nederlander. In ons EV- en berijdersonderzoek van 2021 waren de percentages nagenoeg gelijk aan het onderzoek van 2022.



In 88% van de gevallen wordt de elektrische auto voor de meeste ritten gebruikt. [N=1.346]

In slechts 3% van de gevallen wordt de brandstofauto voor de meeste ritten gebruikt. Dit is exact dezelfde uitkomst als het onderzoek van vorig jaar.

⁴<https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>



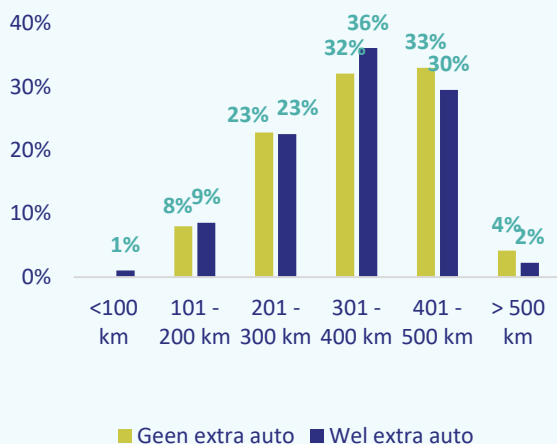
- De elektrische auto wordt voor de meeste ritten gebruikt
- De elektrische auto en de brandstof auto worden ongeveer evenveel gebruikt
- De brandstof auto wordt voor de meeste ritten gebruikt

De EV als tweede auto heeft meestal een beperkte actieradius [N=2.708]

Indien de brandstofauto de hoofdauto is, heeft de tweede elektrische auto over het algemeen een kleinere actieradius van 100 tot 200 km [N=103]. In 26% van de gevallen is de range lager dan 200 km.

Of er wel of geen andere auto in het huishouden is, heeft geen effect op de actieradius van de EV [N= 2.708].

Ook als gekeken wordt naar alleen een brandstofauto als extra auto, is er nagenoeg geen verschil in actieradius.



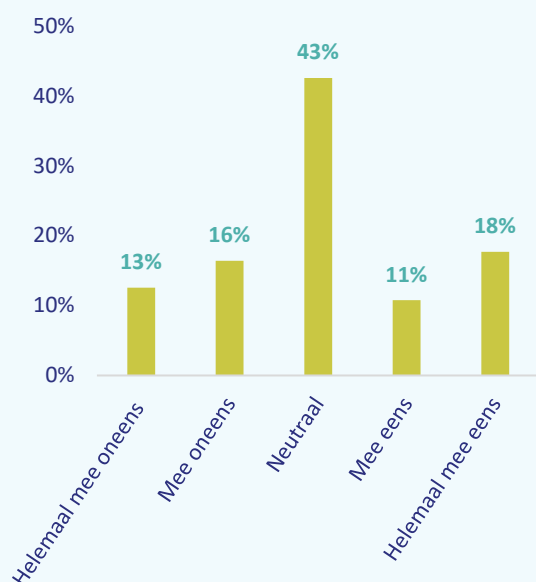
3.2 De vorige auto

In dit onderdeel gaan we dieper in op de vorige auto. Welke auto heeft de elektrische rijder ingeruild voor zijn/haar nieuwe elektrische auto? Zijn er grote verschillen of kiest men voor een vergelijkbare auto en constructie? Gezien het nog beperkte tweedehands aanbod en de (over het algemeen) hogere aanschafprijs van de elektrische auto is het relevant te weten waarom de consument bepaalde keuzes maakt.

Merktrouw speelt slechts een kleine rol. [N=2.611]

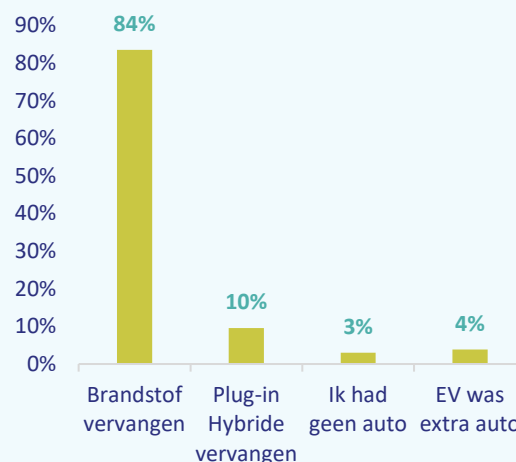
Slechts 15% van de respondenten rijdt een elektrische auto van hetzelfde merk als de vorige brandstofauto.

Als men hetzelfde merk rijdt, is dat in veel gevallen gewoon 'toeval'. 43% van de respondenten die in hetzelfde merk rijdt als de voorgaande auto geeft aan het helemaal oneens te zijn met de stelling "Ik wilde alleen elektrisch gaan rijden als ik mijn vaste automerk kon rijden." 11% is het hiermee eens en 13% helemaal mee eens.



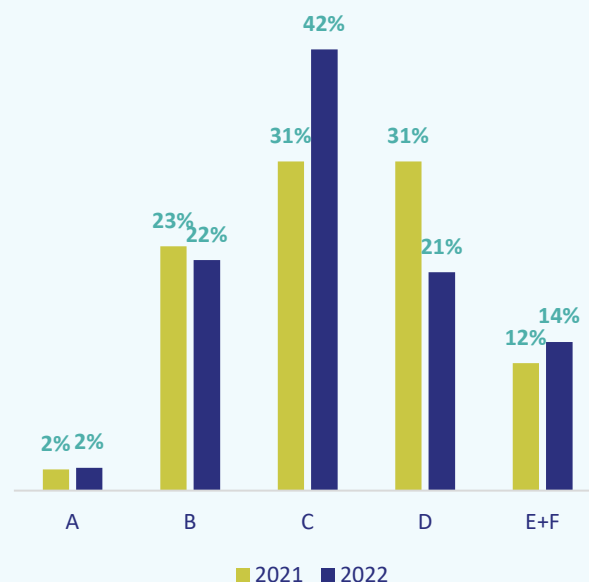
Veel EV-rijders reden voorheen een brandstofauto. [N=2.829].

84% geeft aan dat de huidige EV de brandstofauto heeft vervangen.



EV-rijder kiest vaak voor een gemiddeld (C-) segment auto. [N=2.697].

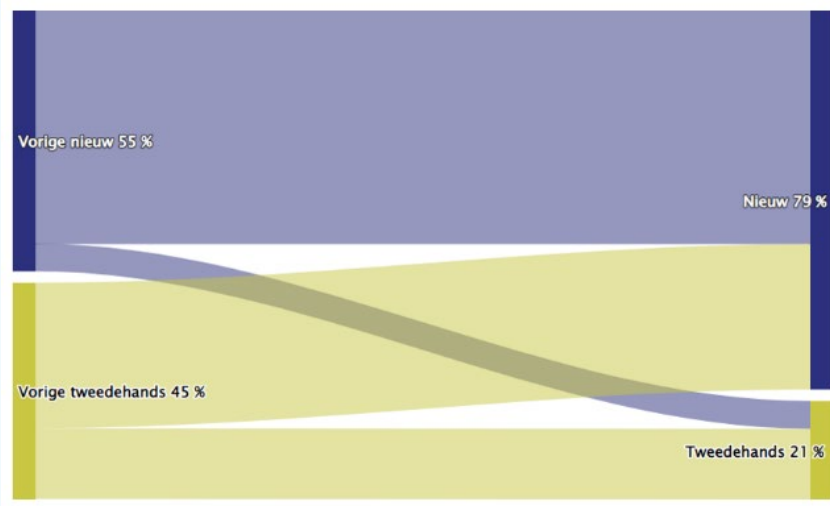
De huidige elektrische auto is voornamelijk verdeeld over het B, C en D segment⁵. In vergelijking met het onderzoek van vorig jaar zien we een daling van 10% in het D-segment en een stijging van 10% in het C-segment. De EV-rijder lijkt dus kleiner te rijden dan vorig jaar.



⁵ Segment A is bijvoorbeeld een Volkswagen e-up!, Segment B is bijvoorbeeld een Renault Zoe, Segment C is bijvoorbeeld een Nissan Leaf, Segment D is bijvoorbeeld een Tesla model 3, Segment E+F is bijvoorbeeld een Audi E-tron

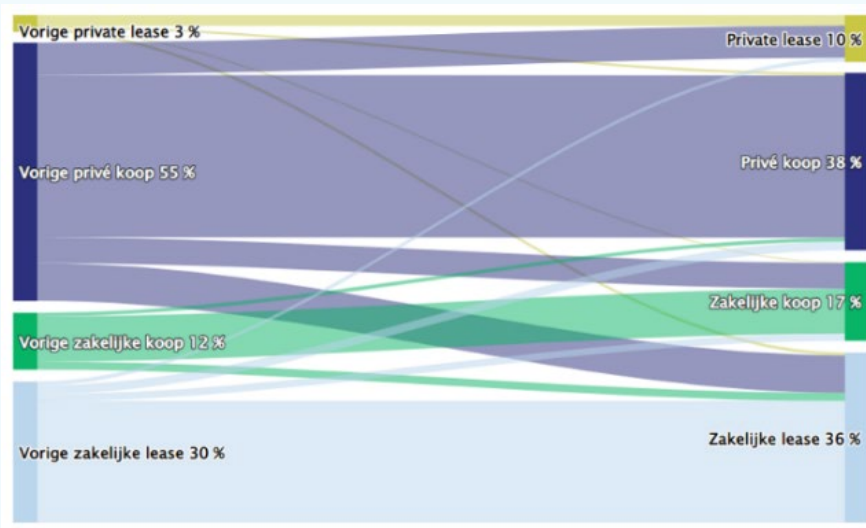
In onderstaande grafiek is weergegeven of respondenten hun laatste brandstofauto nieuw of tweedehands reden, en hoe dit is verdeeld voor hun huidige EV. [N=1.179]

De grootste verschuiving is van respondenten die voorheen een tweedehands brandstofauto reden, en hun huidige EV nieuw hebben gekocht.



In onderstaande grafiek is weergegeven hoe respondenten zijn gewisseld in constructie tussen hun laatste brandstofauto en hun huidige EV. [N=2.613]

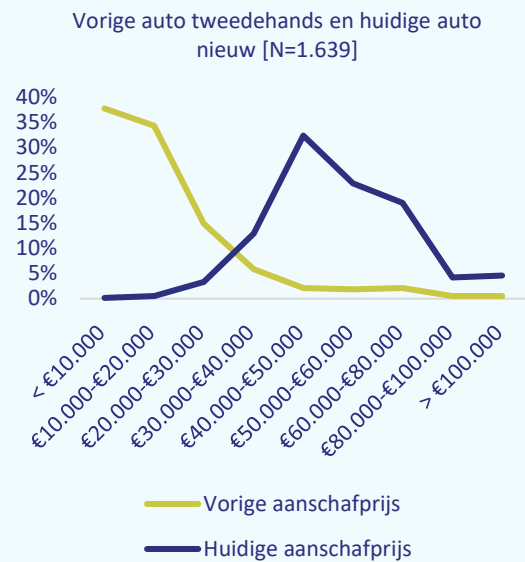
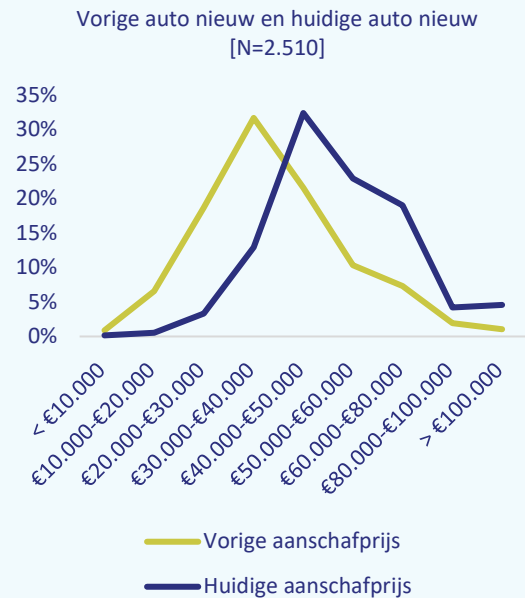
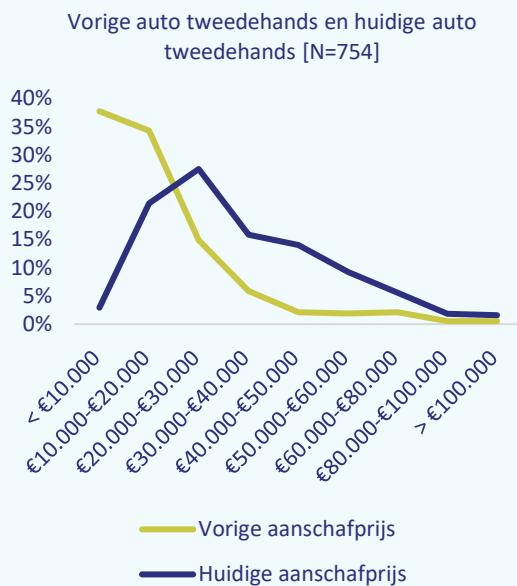
Vooraf respondenten die voorheen een brandstofauto privé hadden gekocht, rijden nu elektrisch via een andere constructie: deels private lease, deels zakelijke koop of lease. De groep die voorheen een brandstofauto leasete, rijdt nu ook voornamelijk een lease EV.



Aanschafprijs EV stuk hoger dan de vorige auto. [N=2.534]

In de drie grafieken hieronder, zijn in drie dwarsdoorsneden de prijs van de vorige en de huidige auto met elkaar vergeleken.

De prijs van de vorige auto ligt veel vaker onder de €30.000 vergeleken met de prijs van de huidige elektrische auto. De huidige EV-rijders hebben dus meer betaald voor hun huidige auto dan hun vorige auto (zonder correctie voor inflatie en andere prijsontwikkelingen). Een verklaring hiervoor is dat EV's gemiddeld in aanschaf nog steeds duurder zijn in aanschaf dan een brandstofauto⁶. De grootste verschillen zijn te zien in de groep die hun laatste brandstofauto tweedehands reed, en nu in een nieuwe EV rijdt.



⁶ Trendrapport Nederlandse markt personenauto's 2022

4. De berijder

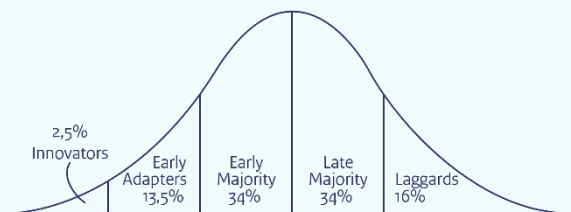
In deze paragraaf maken we kennis met de EV-rijder. Met wie hebben we te maken? Wat vindt men belangrijk? En is de EV-rijder een voorloper of hebben we te maken met de *majority*?

In het eerste deel van dit hoofdstuk is er speciale aandacht voor de berijder van een tweedehands EV. Vervolgens zoomen we in op het aanschafproces. Waar haalt de EV-rijder zijn informatie vandaan, en wat vindt hij belangrijk? Als laatste bespreken we de ervaring van de EV-rijder. Hoe tevreden is hij of zij? En zijn er deelgroepen meer of juist minder tevreden?

4.1 Profiel van de EV-rijder

De EV-rijder in transitie

De adoptiecurve van Rogers onderscheidt hoe een nieuwe technologie door verschillende groepen in gebruik wordt genomen. Deze curve beschrijft vijf typen personen: *innovators*, *early adopters*, *early majority*, *late majority* en *laggards*.

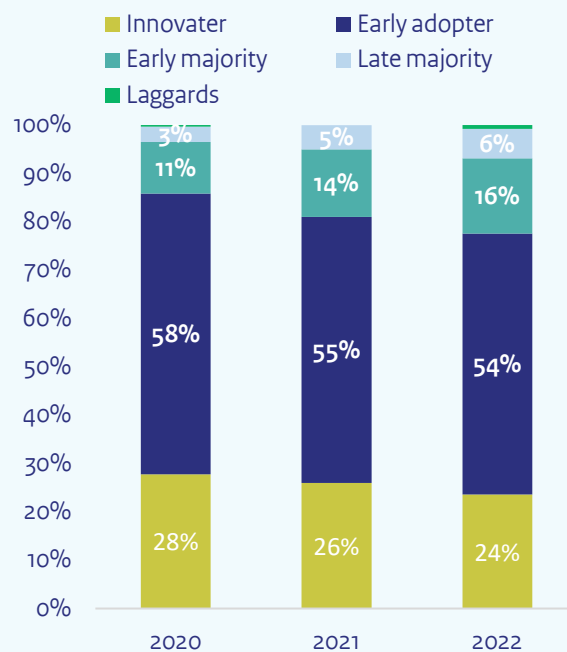


Innovators zijn mensen die altijd als eerste een nieuwe uitvinding willen uitproberen. Zij worden gevolgd door de *early adopters*, personen die relatief vroeg nieuwe technieken uitproberen. De grootste groep, de naam zegt het al, wordt gevormd door de *early majority* en de *late majority*, de meerderheid, die zich aan een nieuwe techniek waagt. De *laggards* tenslotte zijn de achterblijvers. Zij houden het liefst vast aan het oude vertrouwde. In dit onderzoek hebben we respondenten gevraagd naar de mate waarin zij nieuwe technieken uitproberen en daarmee waar zij zich bevinden in de adoptiecurve van Rogers.

EV-rijders zien zichzelf voornamelijk als *innovator* en *early adopter*

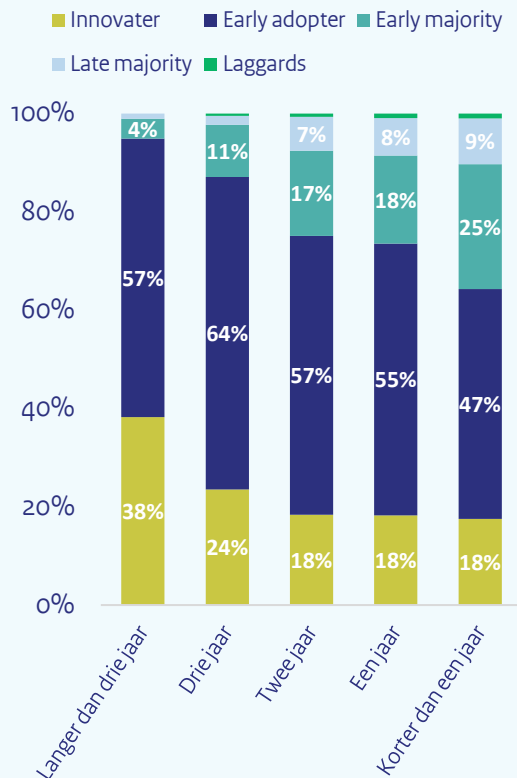
Ten opzichte van het EV- en berijdersonderzoek van voorgaande jaren zien we een kleine afname van de groep *innovators* en *early adopters* en een kleine toename van de *early* en *late majority*. De meeste EV-rijders (54%) zijn op basis van hun antwoorden te kenschetsen als *early adopters*. Een kleiner deel (24%) als een *innovator* en 16% ziet zichzelf als *early majority*. Van de respondenten beschouwt 6% zichzelf als de *late majority* en een enkeling als *laggard* (1%). Met name de meest recente elektrische rijders scharen zich steeds vaker onder *majority* en het is logisch om te verwachten dat ook de aankomende EV-rijder steeds vaker bij de *majority* hoort. Het is dus interessant om deze groep te onderzoeken om zodoende een beeld te krijgen van de waarden en belangen van de toekomstige EV-rijder. Waar de *innovators* volgens de theorie gemotiveerd worden door de technologische kant van de elektrische auto, wordt de *majority* door andere factoren gemotiveerd om elektrisch te rijden, zoals financiële redenen of omdat veel mensen in hun omgeving elektrisch rijden.

EV-rijders en Rogers' persona's [N=2.938]



De majority begint zich aan elektrisch rijden te wagen [N=2.780]

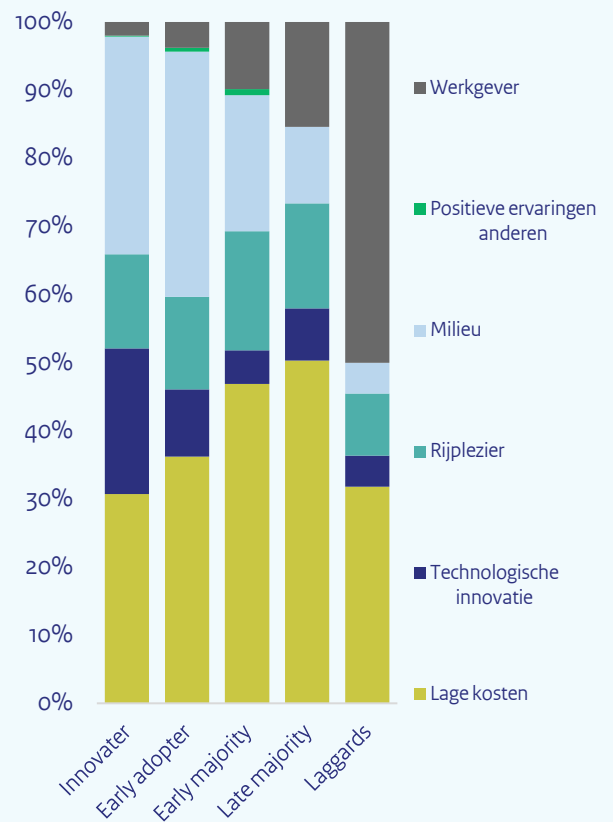
De trend die we zien ten opzichte van vorig jaar komt overeen met de trend die we zien als we de Rogers' verdeling bekijken voor hoe lang men al elektrisch rijdt: het aandeel *innovators* en *early adopters* neemt af en het aandeel *early* en *late majority* neemt toe.



De majority gaat voor lage kosten

Dit onderzoek laat zien dat lage kosten voor de voor de *early* en *late majority* belangrijker zijn dan voor de *innovator* en *early adopter*. Het milieu en de techniek zijn voor de *early majority* en *late majority* juist minder belangrijk dan voor de *innovator* en *early adopter*. Voor toekomstige EV-rijders worden lage kosten dus waarschijnlijk belangrijker dan de techniek en het milieu.

Belangrijkste motief voor elektrisch rijden (*innovators* [N = 664], *early adopters* [N = 1545], *early majority* [N = 428], *late majority* [N = 153], *laggards* [N = 17]⁷)



Het aandeel tweedehands is enigszins groter bij de majority [N = 2.900]

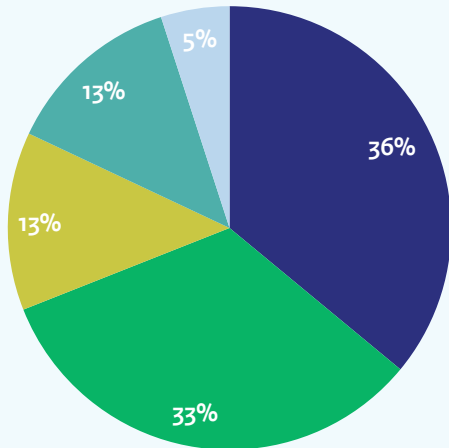
De *majority* schaft iets vaker een tweedehands auto aan dan de *innovators* en *early adopters* (26% ten opzichte van 22%). Dit suggereert dat er meer tweedehandsauto's worden aangeschaft nu de groep *early majority* toeneemt.

⁷ De resultaten van de groep *laggards* moeten met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd omdat de steekproef klein is.

Persona's

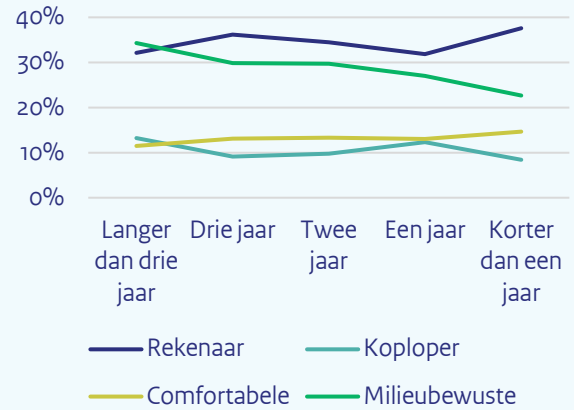
Wie is de EV-rijder? En is deze onder te verdelen in een overzichtelijk aantal groepen?

Overwegingen bij de beslissing om elektrisch te gaan rijden [N=2.287]



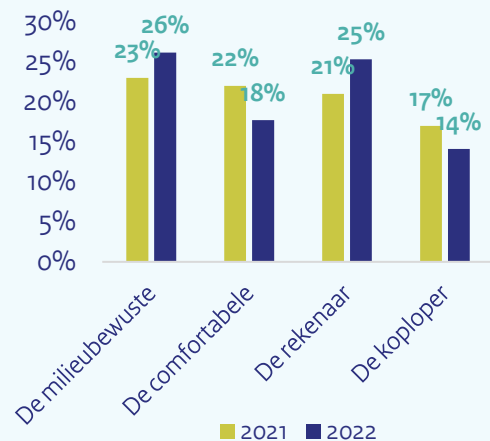
- Lage kosten
- Goed voor milieu
- Rijplezier
- Technologische innovatie
- Overig

Op basis van deze uiteenlopende motivaties om elektrisch te rijden én op hoe lang iemand al elektrisch rijdt, classificeren we de volgende vier persona's.



Tweedehands elektrische auto [N=3.064]

De koploper rijdt minder vaak een tweedehands EV dan de rekenaar, milieubewuste en comfortabele. Vergelijken met het onderzoek in 2021 rijden de comfortabele en de koploper minder vaak in een tweedehands EV en de milieubewuste en de rekenaar juist vaker.



De rekenaar (37%), die elektrisch rijdt omwille van de lage kosten.

De koploper (12%), die elektrisch rijdt omwille van de technologische innovatie.



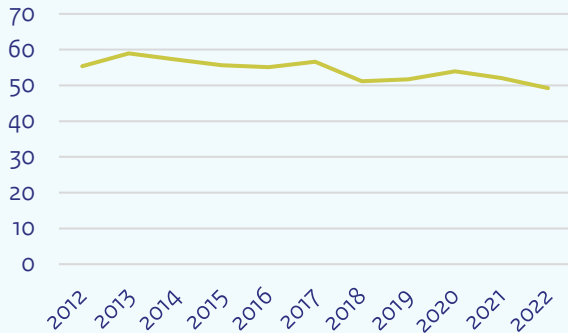
De milieubewuste (31%), die elektrisch rijdt omwille van de lage milieubelasting.

De comfortabele (14%), die elektrisch rijdt omwille van het rijplezier.



De EV-rijder is vaak man en gemiddeld 52 jaar [N=2.788]

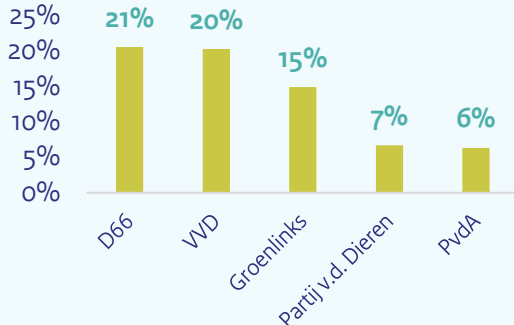
De gemiddelde leeftijd van de EV-rijder neemt, naar gelang het jaar dat men is gestart met elektrisch rijden, langzaam af. De EV-rijder die startte in 2012 was gemiddeld 55 jaar en die in 2022 startte 49 jaar.



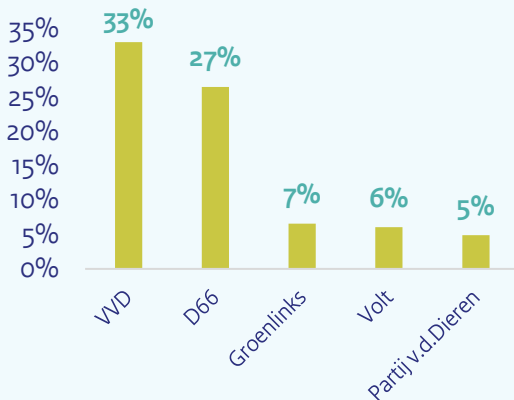
Zowel privé als zakelijke EV-rijders stemmen vooral VVD, D66 en GroenLinks

14% geeft aan liever niet te vertellen waar zij op hebben gestemd.

Top 5 partijen privé rijder [N=1.116]



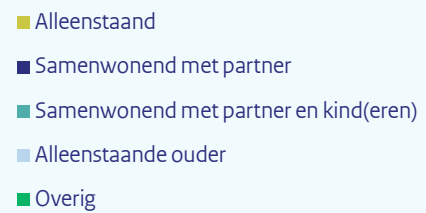
Top 5 partijen zakelijke rijder [N=1.117]



Thuisituatie

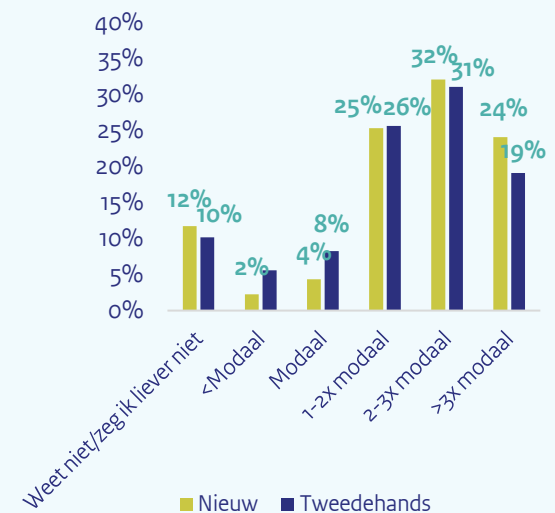
Elektrisch rijder woont vaak samen [N=2.795]

De meeste respondenten wonen samen met een partner of met een partner en kinderen. Het aandeel alleenstaanden is laag in vergelijking met de rest van Nederland. Er zijn geen noemenswaardige verschillen in de huishoudsamenstelling van berijders van nieuwe versus tweedehands EV's.



De EV-rijder verdient bovenmodaal [N=2.756]

De inkomensverdeling is grotendeels vergelijkbaar met de resultaten van het onderzoek in 2021. Er is wel een kleine stijging te zien in de tweedehands rijders met een inkomen van minstens drie keer modaal (19% in 2022 en 15% in 2021).

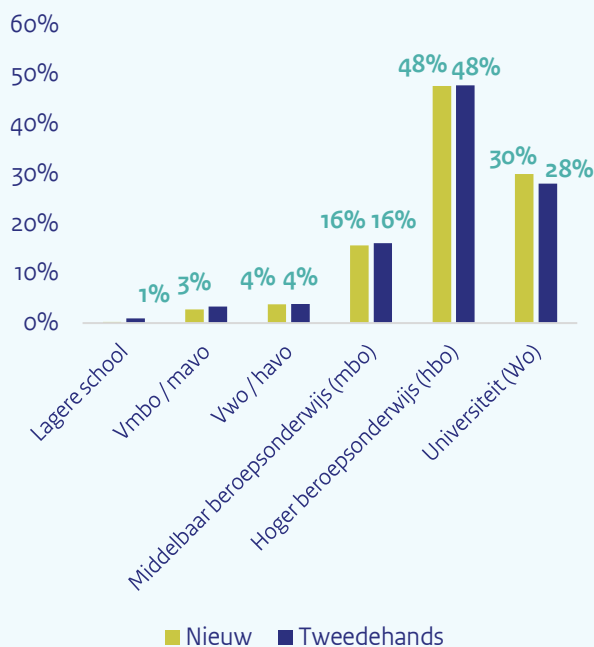


De meeste EV-rijders werken voltijds [N=2.762]

EV-rijders van een nieuwe auto werken in 71% van de gevallen voltijds. De berijder van een tweedehands EV werkt in verhouding wat vaker deeltijds (18%) dan de berijder van een nieuwe EV (11%).

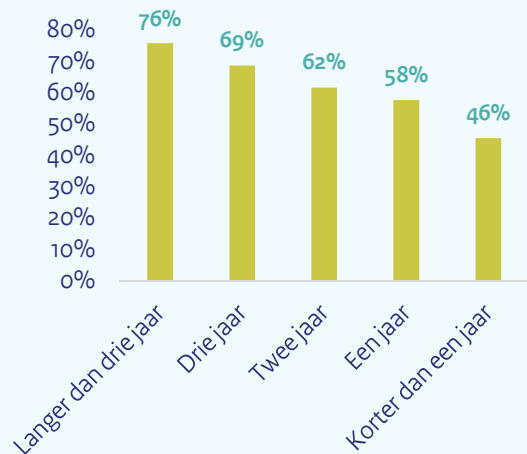
EV-rijders zijn relatief hoog opgeleid [N=2.759]

In tegenstelling tot de resultaten in het jaar 2021 zijn er geen noemenswaardige verschillen in opleidingsniveau tussen berijders van een nieuwe en berijders met een tweedehands EV.



Veel EV-rijders voelen zich ambassadeur [N=2.754]

61% van alle EV-rijders voelt zich erg of heel erg een ambassadeur voor elektrisch rijden. Dit is 4% minder dan in het EV- en berijdersonderzoek 2021. Mogelijk reflecteert deze afname de opkomende *early* en *late majority* die zich minder identificeren als ambassadeur. Hoe langer mensen elektrisch rijden hoe meer ze zich een ambassadeur voelen. In absolute aantallen neemt de hoeveelheid ambassadeurs wel toe.



De EV-rijder laat anderen het elektrisch rijden ervaren [N=2.753]

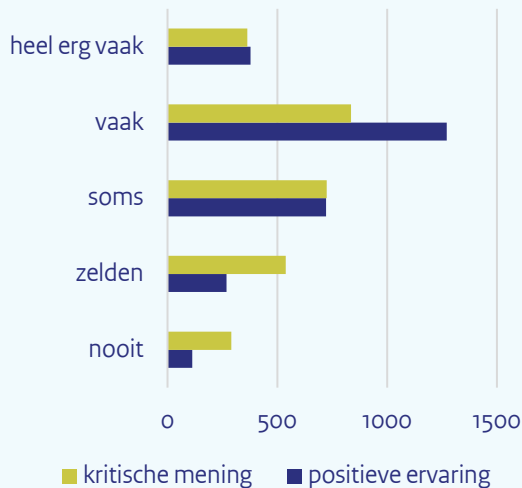
37% van de EV-rijders laat anderen vaak (4 en 5 op een schaal van 1-5) in hun elektrische autorijden. Dit percentage is nagenoeg gelijk voor EV-rijders met een tweedehands en een nieuwe EV. In het EV- en berijdersonderzoek 2021 was dit nog 43%.

Veel interesse van niet-EV-rijders [N=2.753]

De meeste respondenten (60%) worden regelmatig door niet-EV-rijders gevraagd naar hun ervaringen met elektrisch rijden. Deze vragen variëren van kritisch tot positief. Wat opvalt, is dat de onderwerpen waar men kritisch over is of juist geïnteresseerd in is grotendeels overeenkomen. Het is slechts de toon die varieert. Vaak gaat het over de kosten, de actieradius, de ervaring op vakantie en de laadmogelijkheden. Daarbij benadert de criticus de negatieve kant en de enthousiasteling stelt vragen van positieve aard. De vraag naar positieve ervaringen beslaat ook het onderwerp rijcomfort. Een onderwerp dat bij critici vaak naar voren komt zijn de twijfels over de milieuvriendelijkheid van elektrisch rijden. Daarbovenop worden ook zorgen over arbeidsomstandigheden bij het maken van de accu's af en toe genoemd. Enkele critici zien de waterstofauto als een beter en duurzamer alternatief dan de BEV.

Vragen over ervaringen van niet-EV-rijders [N= 2.753]

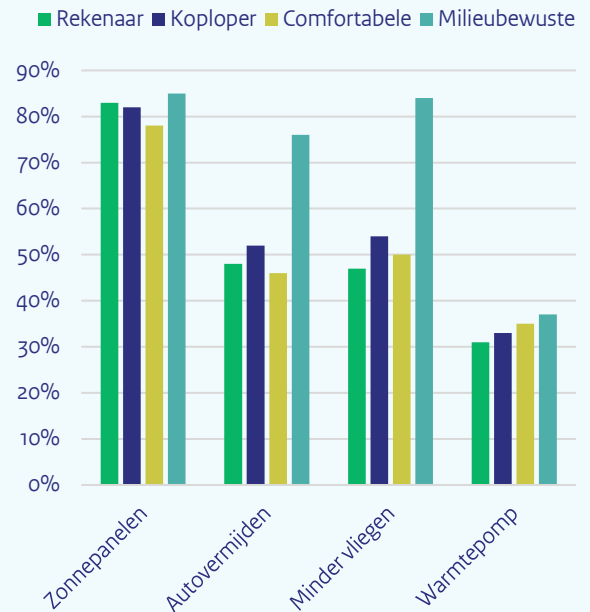
EV-rijders worden door niet-EV-rijders vaker naar hun positieve (65%) dan hun negatieve ervaringen (44%) met elektrisch rijden gevraagd.



EV-rijder gaat voor duurzaamheid [N=2.586]

EV-rijders maken vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 82% zonnepanelen op het dak, probeert 59% minder te vliegen, 56% de auto voor korte afstanden te vermijden en 33% heeft een warmtepomp. *De innovators* en *early adopters* gaan hierin 4 tot 12% verder dan de *early* en *late majority*.

Ook de persona's (de koploper, rekenaar, comfortabele en milieubewuste) verschillen in de duurzame keuzes die ze maken naast elektrisch rijden. De milieubewuste is meer geneigd om autoritten bij korte afstanden en vliegereizen te vermijden. Zonnepanelen zijn een populaire duurzame keuze onder alle persona's. Er bleken geen duidelijke verschillen tussen inkomensgroepen en het maken van andere duurzame keuzes.

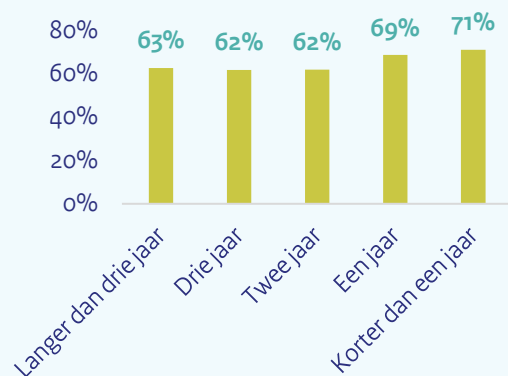


Energiecrisis is voor de meeste privé EV-rijders voelbaar [N=1.360]

Van de privérijders geeft 66% aan door de energiecrisis steeds meer te betalen voor het laden (percentage dat aangeeft 'mee eens' of 'heel erg mee eens'). Vooral de beginnende privé EV-rijders en de lagere inkomensgroepen lijken zich hiervan bewust. Slechts 32% van de privé rijders vindt dat het aantrekkelijker is geworden om een EV te rijden ten opzichte van een brandstofauto als gevolg van de energiecrisis.

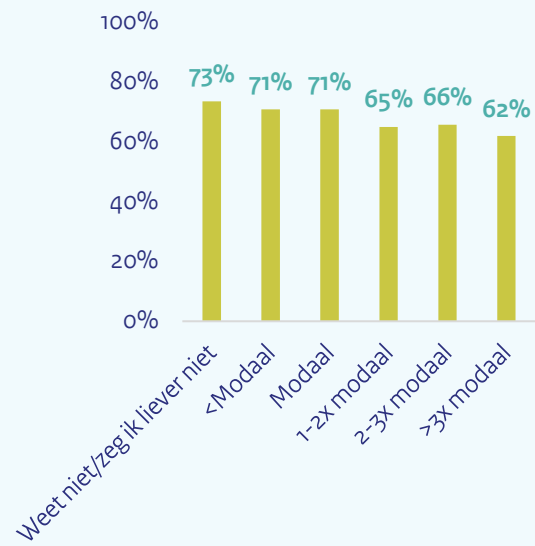
Percentage dat aangeeft dat het laden duurder geworden door de energiecrisis uitgesplitst naar het startjaar van elektrisch rijden [privé rijders, N=1359]

Hoe korter iemand elektrisch rijdt, hoe meer hij of zij zich realiseert dat het laden duurder is geworden.



Percentage dat aangeeft dat het laden duurder geworden door de energiecrisis uitgesplitst naar inkomensgroep [privérijders, N=1304]

Mensen die meer verdienen zijn zich minder bewust van de stijgende laadkosten.



4.2. Aanschafproces

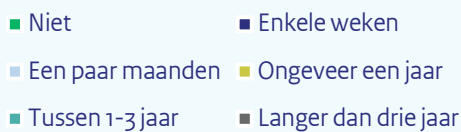
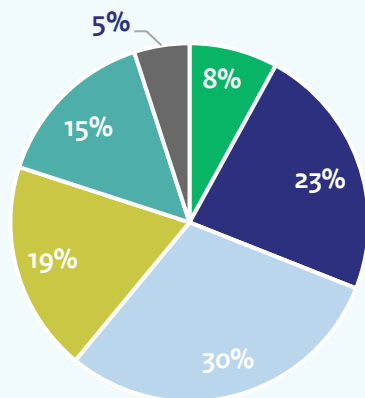
Dit hoofdstuk vat samen hoe de respondenten de beschikbare informatie en betrouwbaarheid van informatie evalueren en het effect van de financiële stimulering op de aanschaf van een EV.

Gemiddelde levertijd is 4,8 maanden [N=603]

Dat is wat langer dan de levertijd uit het EV- en berijdersonderzoek uit 2021 (4 maanden), maar korter dan in 2020 (5,5 maanden). Zakelijk rijders moesten iets langer wachten op hun auto (5 maanden) dan privérijders (4,5 maanden).

Bedenktijd voor aanschaf EV [N=2.864]

De meeste EV-rijders denken een paar weken tot een paar maanden na over de aanschaf van de EV [N=2.864]. Privé rijders denken er langer over na dan zakelijke rijders

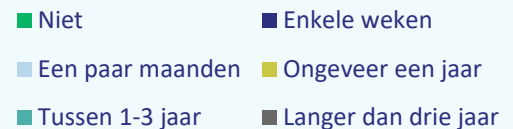
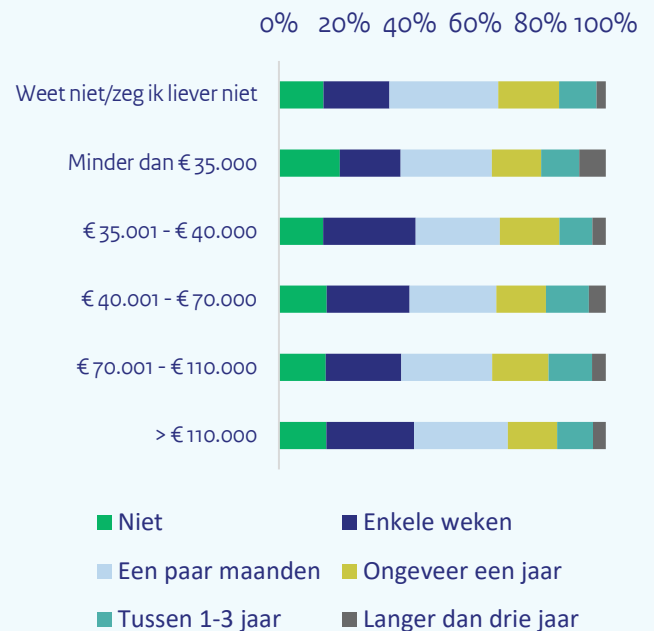


De belangrijkste redenen om te wachten met aanschaf was de 'beschikbaarheid/aanbod van elektrische modellen' (60%), gevolgd door 'mijn vorige auto was nog niet aan vervanging toe' (42%) en 'financiële zekerheid' (39%).

Nadenken en inkomen [N=2.788]

Er is tussen inkomensgroepen nauwelijks verschil in hoe lang mensen nadenken over de aanschaf van de EV. Mensen met een laag inkomen (< €35.000) geven aan dat ze er vaker 3 jaar of langer over nadenken dan de hogere

inkomensgroepen. Deze lage inkomensgroep geeft tegelijkertijd ook aan er vaker helemaal niet over nagedacht te hebben.

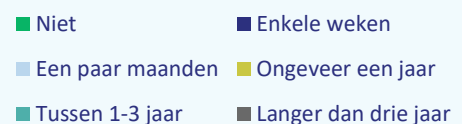
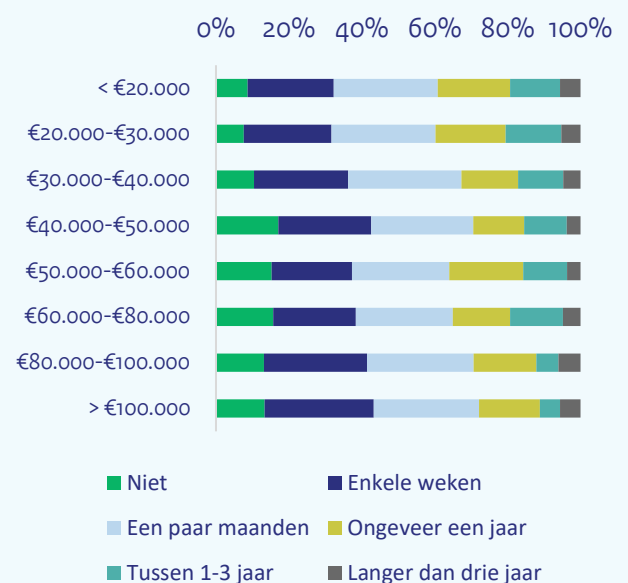


Nadenken en informatiebron [N=2.850]

EV-rijders die vooral hun werkgever als informatiebron gebruiken, geven vaker aan niet of enkele weken over de aanschaf van hun EV te hebben nagedacht. EV-rijders die hun leasemaatschappij als informatiebron hebben gebruikt geven ook iets vaker aan niet of enkele weken over de aanschaf te hebben nagedacht.

Nadenken en aanschafwaarde [N=2.830]

De aanschafwaarde van de auto hangt niet samen met de bedenktijd die men nodig heeft.

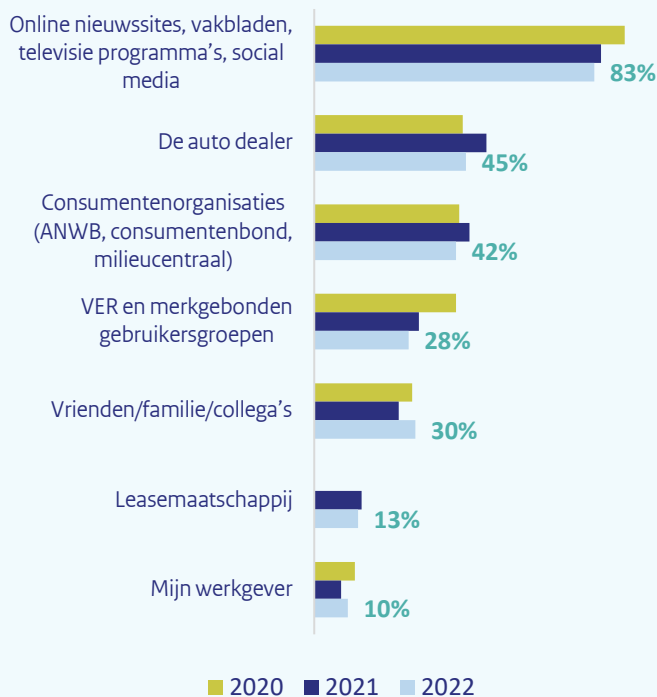


EV-rijders verdiepen zich vooraf goed in elektrisch rijden. [N=2.850]

EV-rijders zoeken veel uit over de aanschaf en het gebruik van een EV. Vorig jaar was dit in sterkere mate het geval voor EV-rijders met een nieuwe auto dan een tweedehands, maar dit jaar is er geen verschil tussen die twee groepen.

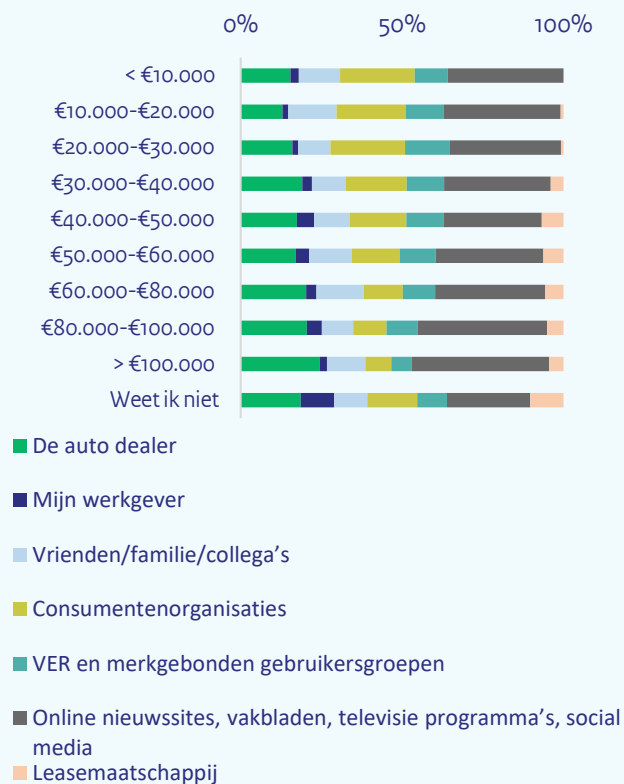
Waar haalt de EV-rijder informatie vandaan? [N=2.850]

Online nieuwssites, vakbladen, tv-programma's en social media worden het meest geraadpleegd. Ten opzichte van de EV-en berijdersonderzoeken van 2020 en 2021 worden deze bronnen iets minder vaak geraadpleegd. De autodealer en consumentenorganisaties (Milieu Centraal, ANWB, de Consumentenbond, etc.) blijven een belangrijke bron.



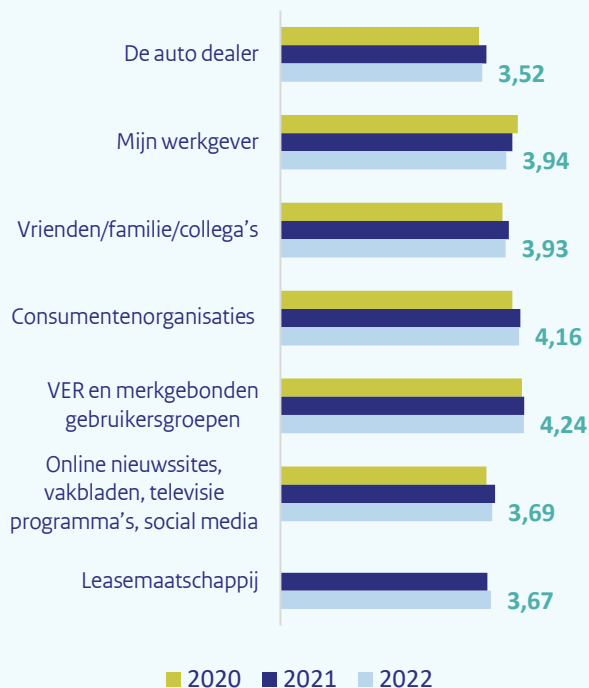
Zakelijke rijders raadplegen vaker hun werkgever en minder vaak consumentenorganisaties dan privé rijders. Opvallend is dat ook de VER en merkgebonden gebruikersgroepen vaker door zakelijk rijders worden geraadpleegd.

Over het algemeen lijkt het zo te zijn dat hoe hoger de aanschafwaarde van de EV is, hoe vaker mensen de autodealer en hoe minder vaak ze consumentenorganisaties raadplegen.



Betrouwbaarheid bronnen [N=2.850]

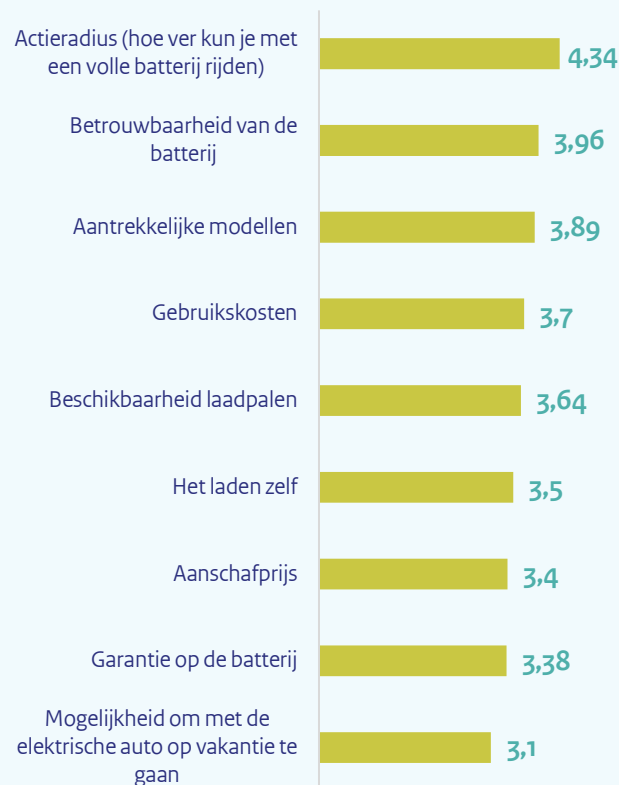
De betrouwbaarheid van de meest geraadpleegde bronnen, zoals online nieuwssites, vakbladen, televisieprogramma's, social media, wordt in verhouding laag beoordeeld (op een schaal van 1 - Helemaal niet betrouwbaar tot 5 - Heel erg betrouwbaar). De meest betrouwbaar geachte bronnen zijn de VER en merkgebonden gebruikersgroepen, en consumentenorganisaties zoals de Consumentenbond, ANWB en Milieu Centraal. De betrouwbaarheid komt overeen met wat men in de onderzoeken van 2020 en 2021 aangaf.



Privé EV-rijders vinden consumentenorganisaties, de VER en gebruikersgroepen iets betrouwbaarder dan zakelijke rijders. De zakelijke rijders vinden juist leasemaatschappijen en online nieuwssites, vakbladen, televisieprogramma's, social media iets betrouwbaarder dan privé rijders.

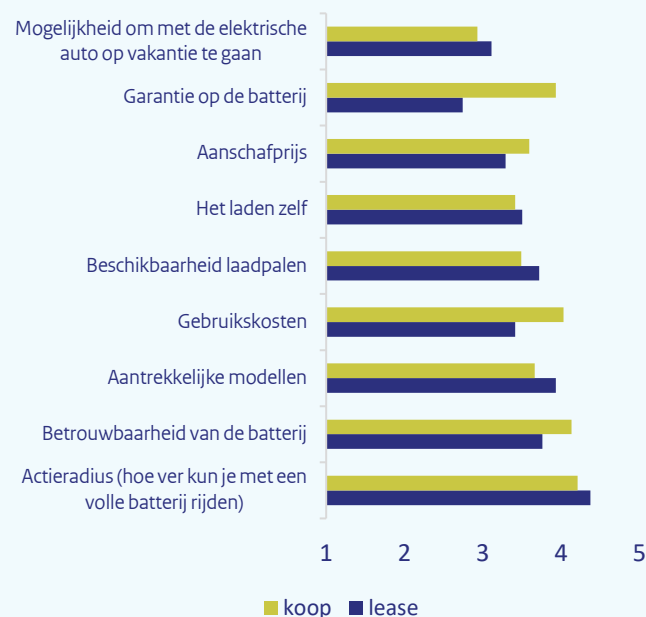
Belangrijkste factoren aanschaf [N=2.779]

Respondenten gaven aan de actieradius de belangrijkste factor te vinden bij de aanschaf van de EV, gevolgd door de betrouwbaarheid van de batterij. De mogelijkheid om op vakantie te gaan met de elektrische auto wordt niet zo belangrijk gevonden. De gebruikskosten worden belangrijker gevonden dan de aanschafprijs. Dit komt overeen met de bevindingen van vorig jaar.



Belang van batterijgarantie [N=2.607]

EV-rijders die hun auto hebben gekocht, vinden het belangrijk om garantie op de batterij te hebben. EV-rijders die hun auto leasen vinden dit niet zo belangrijk. Ook bij gebruikskosten is er verschil te zien in belang dat kopers en lease rijders daaraan hechten.





Belang van batterijcheck [N=2.818]

Een onafhankelijke check op de kwaliteit van de batterij bij aanschaf van een gebruikte EV is dus vooral van belang voor mensen die een auto gaan kopen, maar in praktijk vindt iedereen dit belangrijk, want de respondenten scoorden gemiddeld 3,9 op een schaal van 1 (helemaal niet belangrijk) tot 5 (zeer belangrijk).

Aanbod van batterijcheck [N=658]

Aan 7% van de respondenten is een batterijcheck aangeboden, 85% heeft dat aanbod niet gekregen en 8% weet het niet.

Ook de verlengde batterijgarantie in jaren/kilometers bovenop de accufabrieksgarantie is slechts aan 11% van de respondenten aangeboden.

Onderhoudskosten [N=2.823]

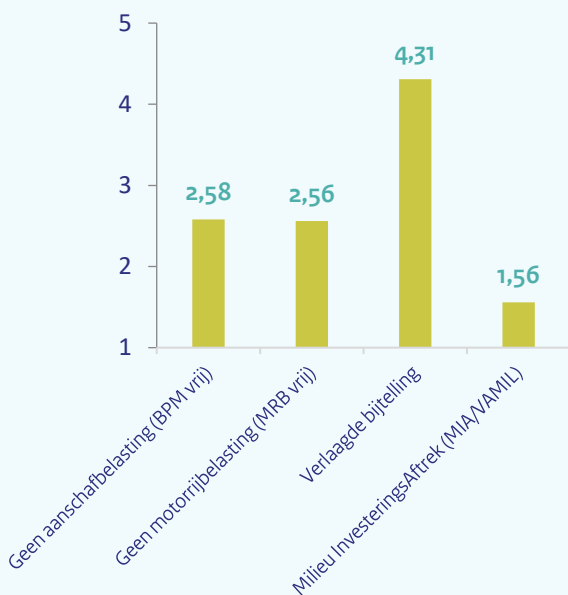
EV-rijders zijn gemiddeld €417 per jaar kwijt aan onderhoudskosten. In 19% van de gevallen wordt onderhoud aan de elektrische auto (tijdelijk) gratis aangeboden.

4.3 Financiële stimulering

Zakelijke EV-rijder

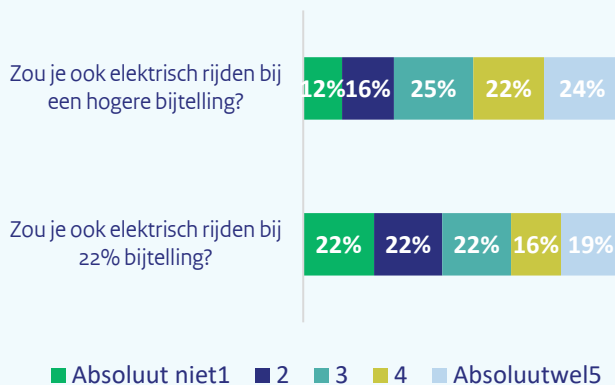
Belangrijkste financiële stimulering [N=662]

De verlaagde bijtelling blijkt, net als vorig jaar, verreweg de belangrijkste financiële stimulering voor de zakelijke EV-rijder (op een schaal van 1 - Helemaal niet belangrijk tot 5 - Heel erg belangrijk).

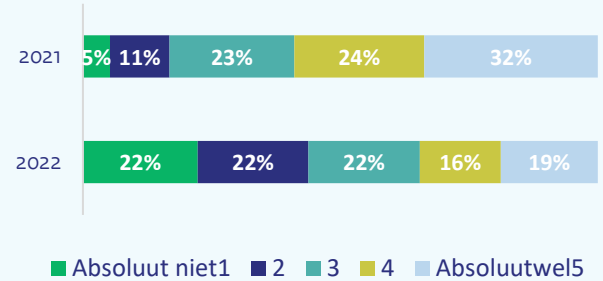


Bij een bijtelling van 22% geeft 44% aan niet elektrisch te willen rijden. [N=884]

Bij een hogere bijtelling geeft 46% aan elektrisch te blijven rijden, 25% is neutraal en 28% geeft aan dan niet meer elektrisch te rijden.

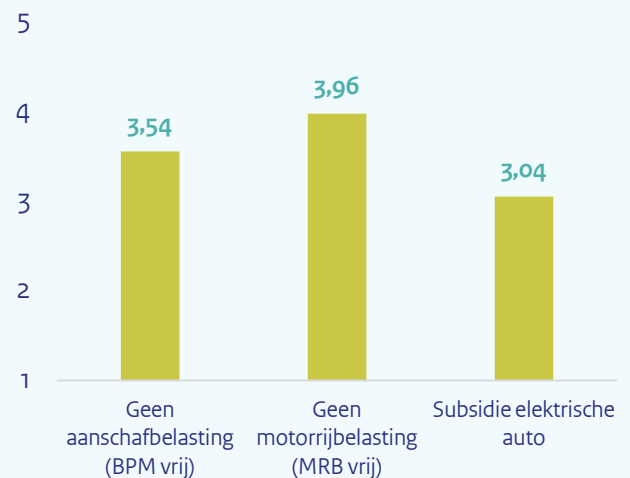


Als het bijtellingsvoordeel voor elektrische auto's verdwijnt (na 2025 wordt het bijtellingspercentage 22%), geeft een veel hoger percentage dan vorig jaar aan dan niet langer elektrisch te willen rijden.



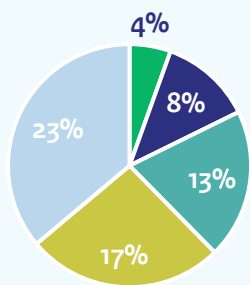
Privé EV-rijder

Vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting (MRB) is, net als vorig jaar, een belangrijke financiële stimulering voor privé rijders. [N=1.387]

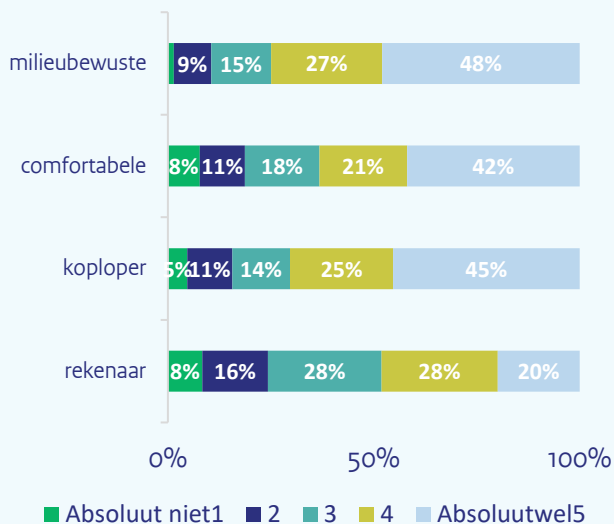


De meeste privé EV-rijders blijven elektrisch rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft. [N=1.185]

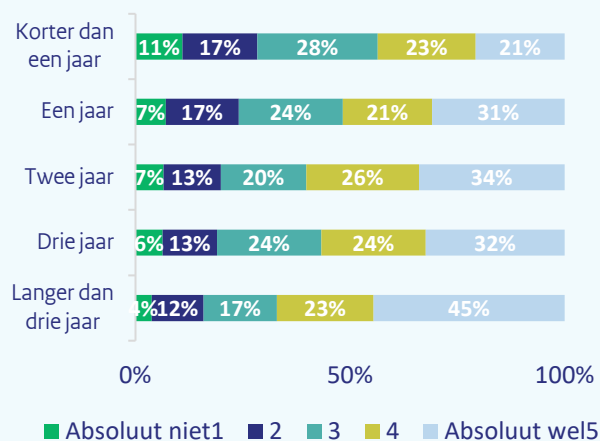
■ Absoluut niet1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Absoluut wel5



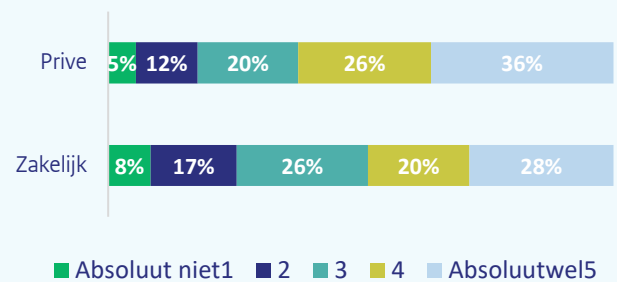
De rekenaar zal minder elektrisch blijven rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft dan de milieubewuste, de koploper en de comfortabele. [N=1.134]



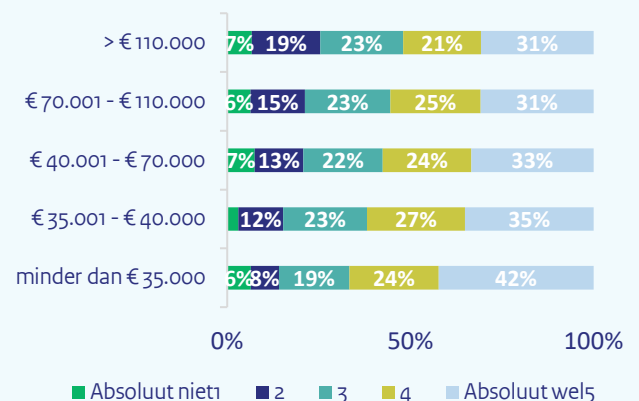
Hoe langer respondenten al elektrisch rijden, des te meer ze elektrisch blijven rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft [N=2.404].



Privé rijders willen meer elektrisch blijven rijden bij afschaffing van de MRB-vrijstelling, dan zakelijke rijders [N=2.371].

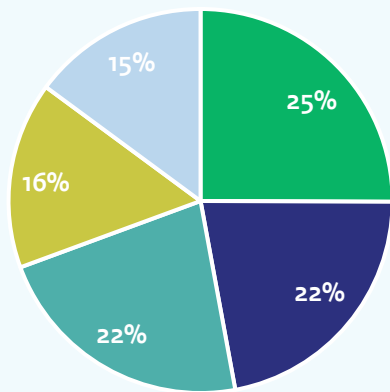


Hoe lager het inkomen, des te meer mensen elektrisch blijven rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft [N=2.487]. Mogelijk komt dit doordat mensen met een lager inkomen niet zomaar een andere auto kunnen aanschaffen.



Als de MRB voor elektrische auto's hoger wordt dan voor brandstofauto's, dan geeft bijna de helft van de privé EV-rijders aan niet langer elektrisch te blijven rijden. [N=1.189]

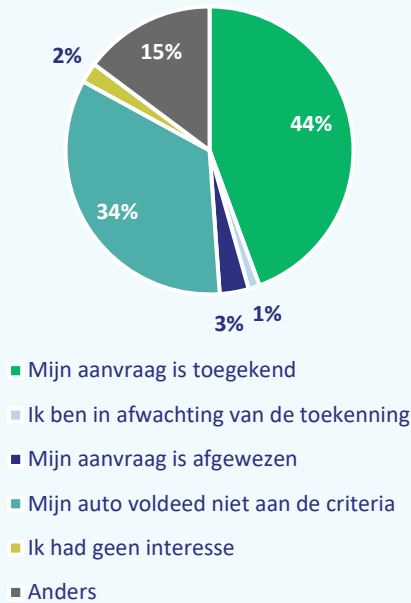
Dit is een opvallend groot verschil met de intentie van EV-rijders om elektrisch te blijven rijden bij een afschaffing van de MRB-vrijstelling (zie vorige pagina). Wanneer de MRB bepaald zal worden op basis van gewicht, zal voor elektrische auto's meer betaald moeten worden dan voor vergelijkbare brandstofauto's (na 2025). Het verschil in antwoordverdeling lijkt erop te wijzen dat men hiervan niet op de hoogte is.



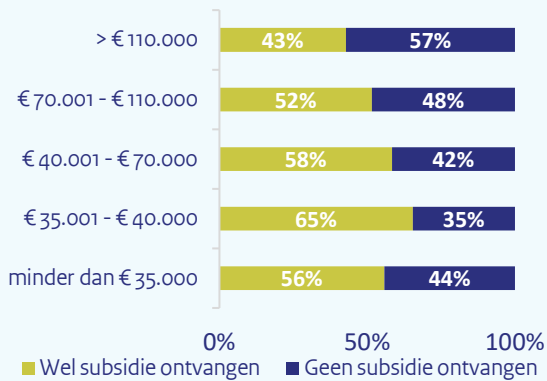
■ Absoluut niet1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Absoluut wel5

SEPP-subsidie

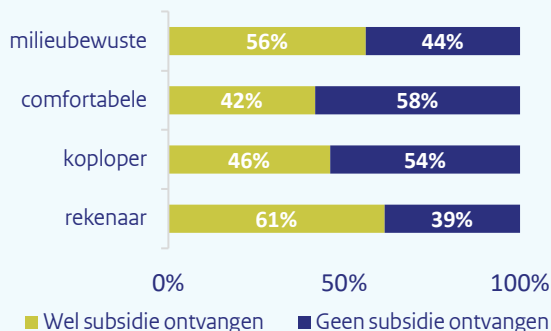
44% van de respondenten ontving subsidie. [N=1.197]



EV-rijders met een hoger inkomen ontvingen iets minder vaak subsidie voor hun EV. [N=845]

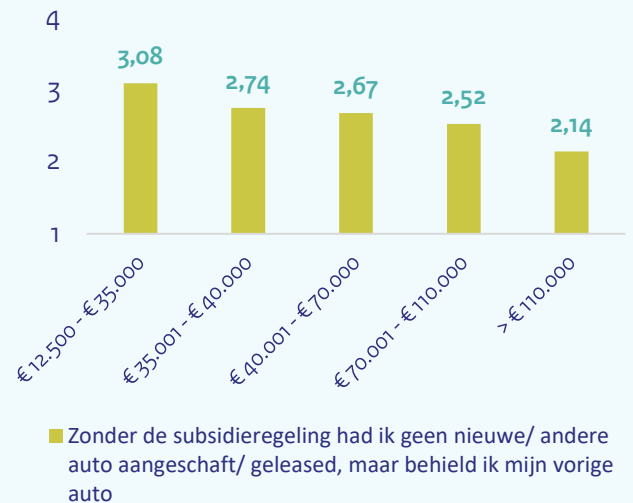


De rekenaar ontving relatief vaker subsidie voor de EV. [N=920]

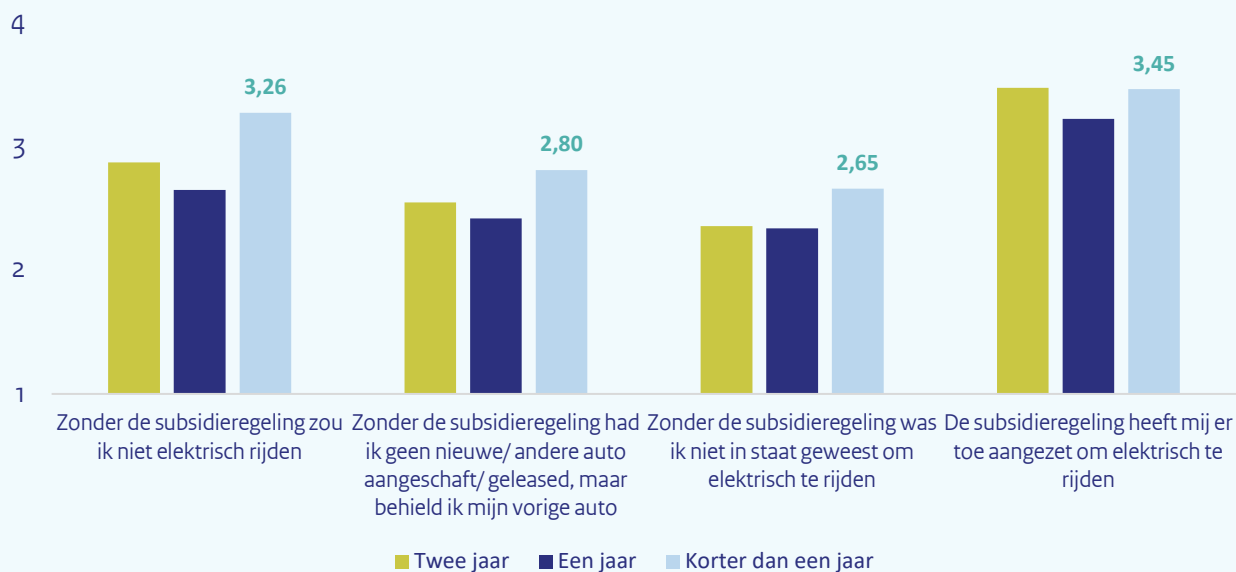


Er is nauwelijks een relatie tussen opleidings- en inkomensniveau en de percepties van de beschikbare subsidies. Mensen met een lager opleidingsniveau geven wel iets vaker aan dat ze het subsidiebedrag te laag vinden (en het is waarschijnlijk dat dit door het verschil in inkomen wordt verklaard).

Mensen met een lager inkomen geven iets vaker aan dat ze zonder de subsidie waarschijnlijk hun oude auto nog hadden (op een schaal van 1 – Helemaal mee oneens tot 5 – Helemaal mee eens). [N=468]

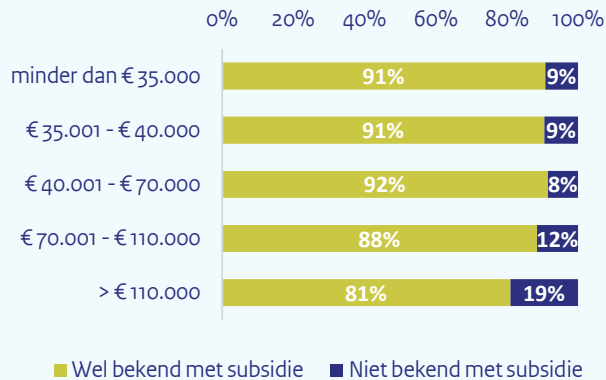


Hoe recenter mensen hun EV hebben aangeschaft, hoe meer ze aangeven dat ze zonder de subsidieregeling niet elektrisch zouden rijden, omdat ze daartoe niet in staat waren (op een schaal van 1 – Helemaal mee oneens tot 5 – Helemaal mee eens). De subsidieregeling heeft dus voor recentere EV-rijders meer de doorslag gegeven om elektrisch te gaan rijden. [N=526]



Bekendheid met de diverse subsidieregelingen [N=2.469].

EV-rijders met een zeer hoog inkomen hebben iets minder vaak gehoord van de diverse subsidieregelingen. Er bleken geen verschillen op basis van opleidingsniveau of hoe lang ze EV rijden.



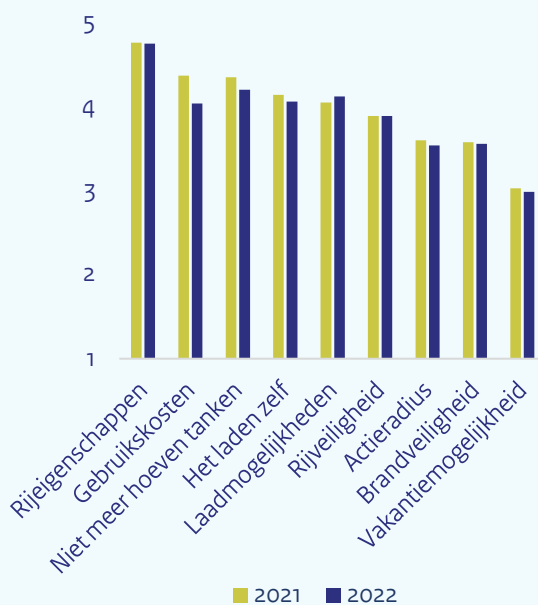
4.4 Ervaringen

Hoe tevreden is de EV-rijder? Wat gaat goed en waar zitten verbeterpunten? Dit hoofdstuk gaat dieper in op deze vragen en onderzoekt de verschillen tussen de verschillende 'soorten' EV-rijders.

De EV-rijder is positief over de verschillende aspecten van de elektrische auto. Het meest positief is men over de rijeigenschappen, het niet meer hoeven tanken en de laadmogelijkheden en het laden zelf. Hoewel de EV-rijder het minst positief is over de mogelijkheid om met de elektrische auto op vakantie te gaan, beoordeelt men dit alsnog als 'neutraal'.

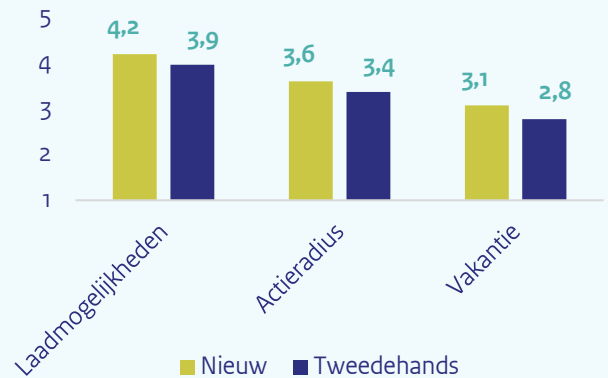
Positief of negatief over aspecten van de EV [N=2.743]

Ten opzichte van het EV- en berijdersonderzoek uit 2021 scoort gebruikskosten ongeveer 0,3-punt lager en scoort het niet meer hoeven tanken ongeveer 0,1-punt lager (op een schaal van 1 - Heel erg negatief tot 5 - Heel erg positief). De lagere score voor de gebruikskosten kan te maken hebben met de energiecrisis. De andere onderdelen zijn vergelijkbaar met het vorige onderzoek.



Berijders nieuwe EV positiever over elektrisch rijden [N=2730]

EV-rijders met een nieuwe EV zijn positiever over de laadmogelijkheden, de actieradius en vakantiemogelijkheden dan de tweedehands rijder.



Is je volgende auto ook elektrisch? [N=2.759]

De overgrote meerderheid van de EV-rijders geeft aan dat het waarschijnlijk of heel erg waarschijnlijk is dat de volgende auto ook een elektrische auto wordt. Dat geldt net zo goed voor de berijder van een tweedehands (90%) als een nieuwe EV (90%).

Voordelen elektrisch rijden [N=2.602]

Respondenten vinden de grootste meevaller van elektrisch de rijeigenschappen (41%), gevolgd door de gebruikskosten (17%). De Elektrisch Rijden Monitor van de ANWB⁸ laat zien dat potentiële EV-rijders verwachten dat het grootste voordeel van elektrisch rijden de milieu-impact (51%), het niet meer hoeven tanken (32%) en de gebruikskosten (31%) zijn.

Nadelen elektrisch rijden [N=2.050]

De grootste tegenvallers van elektrisch rijden bleken voor de respondenten de beperkte actieradius (27%) en vakantiemogelijkheden (26%). Het ANWB-onderzoek laat zien dat potentiële EV-

⁸ De Elektrisch Rijden Monitor 2022 | ANWB

rijders verwachten dat de grootste nadelen van elektrisch rijden de aanschafprijs (51%) en de beperkte actieradius (29%) zijn.

Last van storingen [N=2.760]

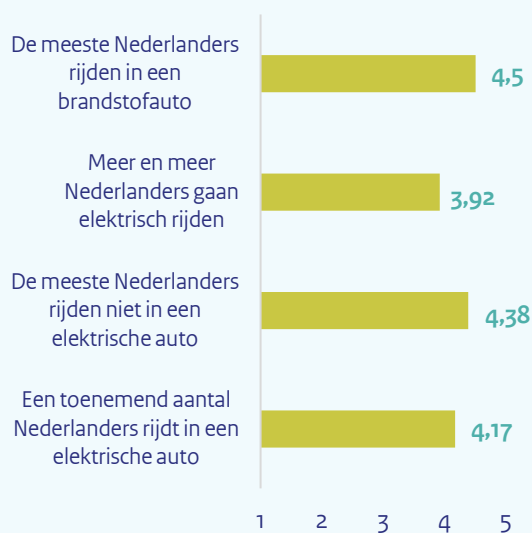
74% van de respondenten heeft nog nooit een storing gehad, waardoor ze niet verder konden rijden.

Vlotte gewenning [N=2.751]

72% van de respondenten was na een maand al gewend aan elektrisch rijden. Dit percentage was 6% lager voor de *majority*.

Een brandstofauto is nog steeds de norm, maar EV-rijders merken dat elektrisch rijden steeds populairder wordt. [N=2.937]

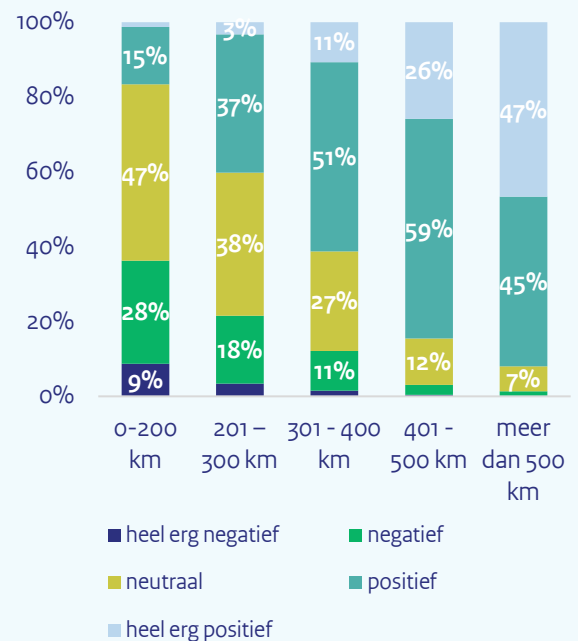
Op basis van een schaal van 1 (helemaal oneens) tot 5 (helemaal eens) gaven de respondenten aan hoe ze dachten over onderstaande stellingen. EV-rijders merken op dat het merendeel van de Nederlanders in een brandstofauto rijdt. Desalniettemin zien ze ook dat het aantal elektrische rijders toeneemt.



Bij een range boven de 300 km is bijna 70% positief tot heel erg positief over de actieradius. [N=2.369]

Uit de Elektrisch Rijden Monitor van de ANWB⁹ blijkt dat 40% een hogere

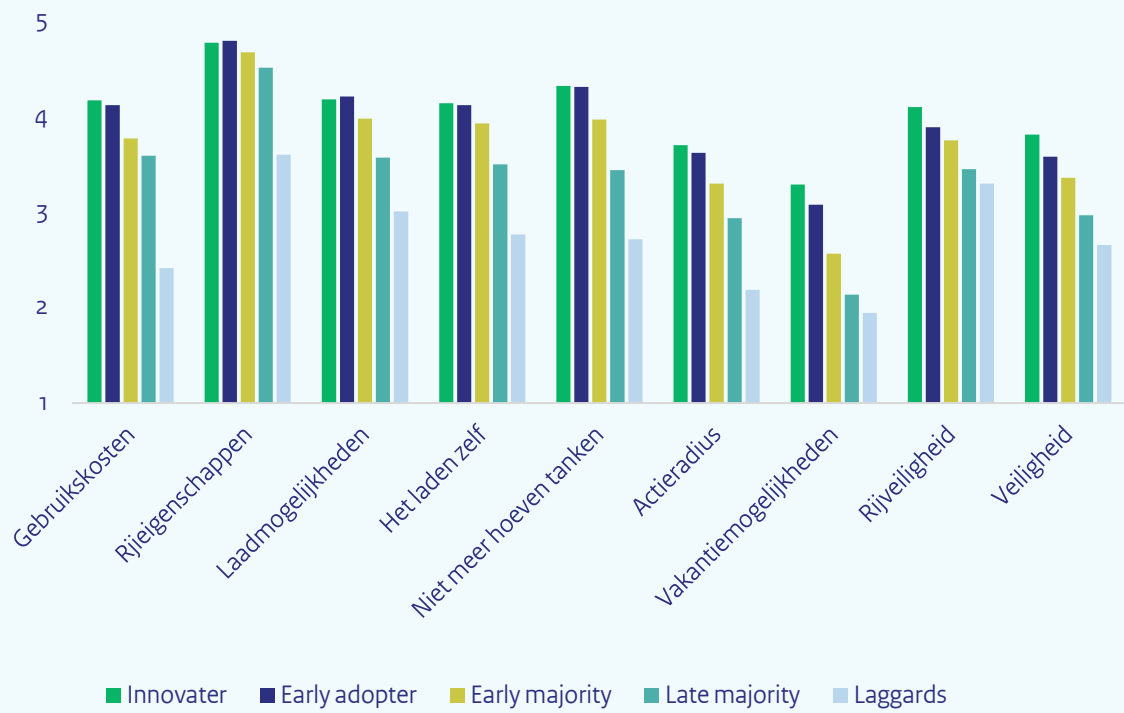
actieradius dan 500 km verlangt, terwijl 56% aangeeft dat 300-500 km voldoende is. Dit onderzoek laat zien dat men over het algemeen met een wat lagere actieradius dan men op voorhand dacht, ook tevreden is.



Majority is minder snel tevreden dan de innovators/early adopters. [N=2.748]

De *innovator* en *early adopter* zijn positiever over alle aspecten van elektrisch rijden dan de *early* en *late majority*. Met name op het gebied van vakantiemogelijkheden, laadmogelijkheden en actieradius zijn de verschillen goed zichtbaar. De *late majority* lijkt vooral ontevreden te zijn met de vakantiemogelijkheden. Daarnaast waardeert de *innovator/early adopter* het 'niet meer hoeven tanken' een stuk meer dan de *majority*.

⁹ De Elektrisch Rijden Monitor 2022 | ANWB





5. Vervolg

Het Nationaal EV- en berijdersonderzoek vindt ieder jaar plaats en brengt de stand van zaken rond EV's en de (veranderende) behoeften van EV-berijders in kaart. Zo kunnen trends en ontwikkelingen worden herkend en gevolgd, nieuwe uitdagingen gesignaleerd en de effecten van veranderingen geëvalueerd.

Dit rapport is de derde editie van het EV- en berijdersonderzoek. De cijfers en inzichten uit dit onderzoek zijn te gebruiken door beleidsmakers, bedrijven en partijen, die zich bezighouden met de EV en zijn gebruiker.

Het EV- en berijdersonderzoek vormt samen met het jaarlijks uitgevoerde Nationaal Laadonderzoek een tweeluik, waarin we de ervaringen en meningen van EV-rijders in beeld brengen. Elk najaar publiceren we de uitkomsten van het Nationaal Laadonderzoek en in het voorjaar het Nationaal EV- en berijdersonderzoek.

Ben je EV-rijder en wil je lid worden van het EV-panel, waar geregeld je mening over elektrisch rijden gevraagd wordt en waar de jaarlijkse enquêtes ook in terugkomen? Stuur dan een e-mail met als onderwerp 'EV-Panel' naar ambassadeurs@evrijders.nl.