Elektrisch Rijden Monitor 2022

Rapportage consumenten perspectief elektrisch rijden

Inhoudsopgave

1. Samenvatting
2. Ontwikkeling elektrisch rijden in Nederland
3. Nederland in Europese context
4. De kosten van een elektrische auto blijven grootste struikelblok
5. De kopgroep: Zonnepanelen en eigen parkeerplek
6. Verantwoording

Samenvatting

Samenvatting

Samenvatting

Het aantal elektrische auto's neemt in heel Europa snel toe. In Nederland reden eind 2022 ruim 328.000 elektrische personenauto's rond. Daarmee is bijna 4% van het totaal aantal personenauto's nu elektrisch. Deze auto's worden voor een belangrijk deel thuis en op eigen parkeerplek geladen. Onderweg en in de openbare ruimte worden deze auto's ondersteund door een openbaar laadnetwerk. Eind 2022 waren er ruim 123.000 (semi) openbare laadpunten en bijna 1000 snellaadlocaties. Met 1 (semi)openbaar laadpunt per 2,7 elektrische auto's is Nederland koploper als het gaat om het laadnetwerk. Het aantal snellaadlocaties steeg in een jaar tijd met zo'n 350 stuks.

De interesse in elektrisch rijden is eigenlijk al jaren stabiel. 36% van de Nederlanders is geïnteresseerd in elektrisch rijden. Opvallend is dat het deel van de Nederlanders dat "geen interesse heeft" blijft stijgen. Toch zegt zo'n 25% van de Nederlanders te verwachten om in de komende 5 jaar over te stappen naar een elektrische auto. Met name mensen die al langere tijd geïnteresseerd zijn, zetten dit steeds concreter om in een aankoopintentie.

Afgelopen jaar is de betaalbaarheid van de elektrische auto verder onder druk komen te staan. De elektrische auto is duurder geworden dan voorgaande jaren, terwijl het beschikbare budget van mensen omlaag is gegaan. Het gat tussen wat men bereid is te betalen en wat men moet betalen nam afgelopen jaar toe van € 10.975 naar € 16.849. Daar komt bij dat de terugkerende kosten (met name energiekosten) fors hoger liggen dan de jaren ervoor en de hoogte van de subsidie is afgenomen. >>

Samenvatting
(vervolg)

In lijn hiermee bepaalt het inkomen nog steeds in grote mate de mogelijkheid om elektrisch te gaan rijden. Zonder hoog inkomen is elektrisch rijden nog maar beperkt een optie. Mensen met een hoog inkomen rijden significant vaker elektrisch (6%) dan mensen met een midden (3%) of laag inkomen (1%). Betaalbaarheid van de elektrische auto blijft dan ook nog steeds de grootste uitdaging. Belangrijker dan het laadnetwerk of de actieradius.

De grootste potentie voor elektrisch rijden is momenteel te vinden bij de mensen die beschikken over een eigen parkeerplek in combinatie met eigen zonnepanelen. 53% van de Nederlanders heeft een eigen parkeerplek en in totaal 41% beschikt over zonnepanelen. 27% van de Nederlanders beschikt over deze combinatie. Onder de mensen met zowel een eigen parkeerplek als zonnepanelen rijdt inmiddels 7% elektrisch. 43% van deze doelgroep verwacht binnen nu en 5 jaar elektrisch te gaan rijden tegenover 19% in de groep die niet over deze combinatie beschikt. Financieel voordeel en een lagere afhankelijkheid van een openbaar laadnetwerk zijn de belangrijkste redenen hiervoor.

Ontwikkeling elektrisch rijden in Nederland

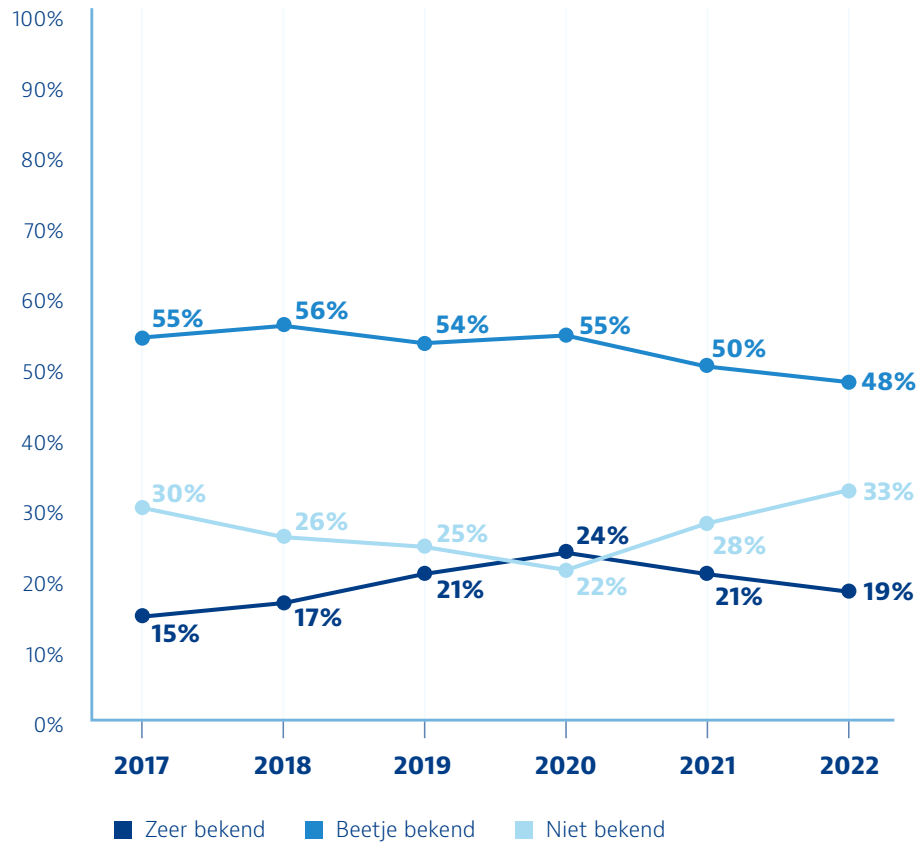
Bekendheid elektrisch rijden lijkt af te nemen

Goede informatievoorziening voor consumenten blijft onverminderd belangrijk

Bekendheid elektrisch rijden

De groep Nederlanders die "zeer bekend" is met elektrisch rijden blijft stabiel. De groep die een "beetje bekend" is met elektrisch rijden neemt af. Een deel hiervan verschuift naar 'niet bekend'. Sinds 2020 neemt deze groep significant toe in omvang.

Terwijl elektrische auto's een steeds prominentere rol in het straatbeeld spelen, daalt de bekendheid met elektrisch rijden. Dit is de eigen perceptie van bekendheid met elektrisch rijden en niet naar een absolute waarde. Het onderstreept echter wel het belang van een blijvend goede informatievoorziening over elektrisch rijden.

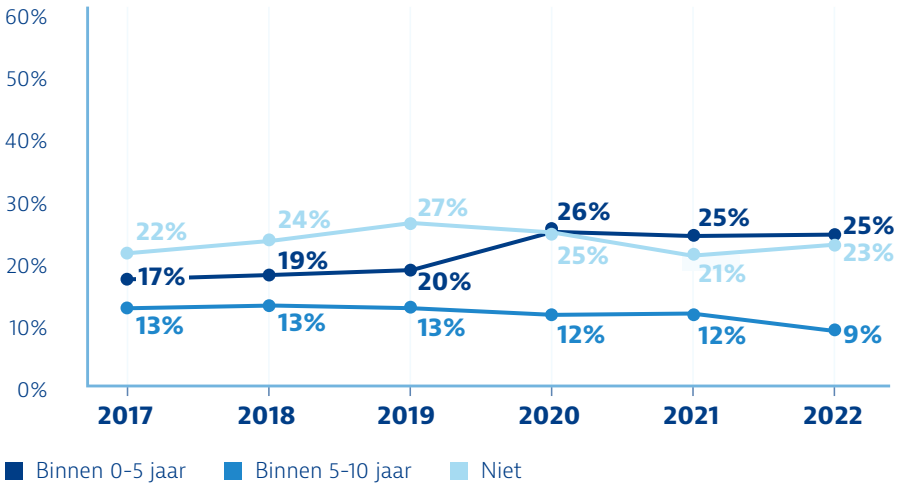


Bron: elektrisch rijden monitor

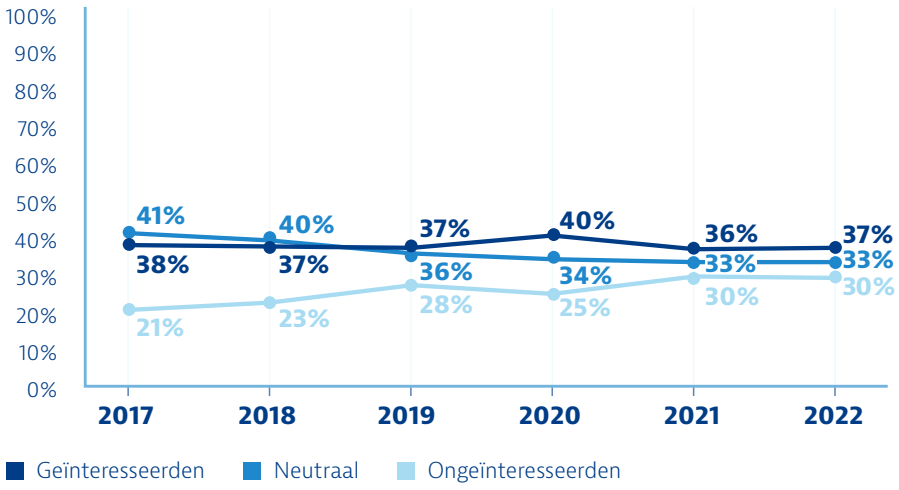
Aankoopintentie 0-5 jaar blijft stabiel op 25%

23% van de Nederlanders geeft aan helemaal geen elektrische auto aan te willen schaffen

Aankoopintentie elektrische auto



Interesse elektrisch rijden



Sinds de eerste Elektrisch Rijden Monitor in 2017 is de aankoopintentie (0-5 jaar) toegenomen van 17 naar 25 procent. Daarentegen neemt de aankoopintentie voor de langere termijn juist af. Bijna een kwart van de Nederlanders geeft aan geen elektrische auto aan te gaan schaffen.

Inmiddels denkt wel de overgrote meerderheid op termijn een elektrische auto aan te schaffen.

De interesse in elektrisch rijden is al jaren stabiel. De groep geïnteresseerden blijft het grootst. De groep ongeïnteresseerden neemt door de jaren heen opvallend toe. De groep zonder duidelijke mening neemt over de jaren steeds iets in omvang af. Het lijkt erop dat mensen die eerst geen mening hadden terecht komen in de groep "ongeïnteresseerden".

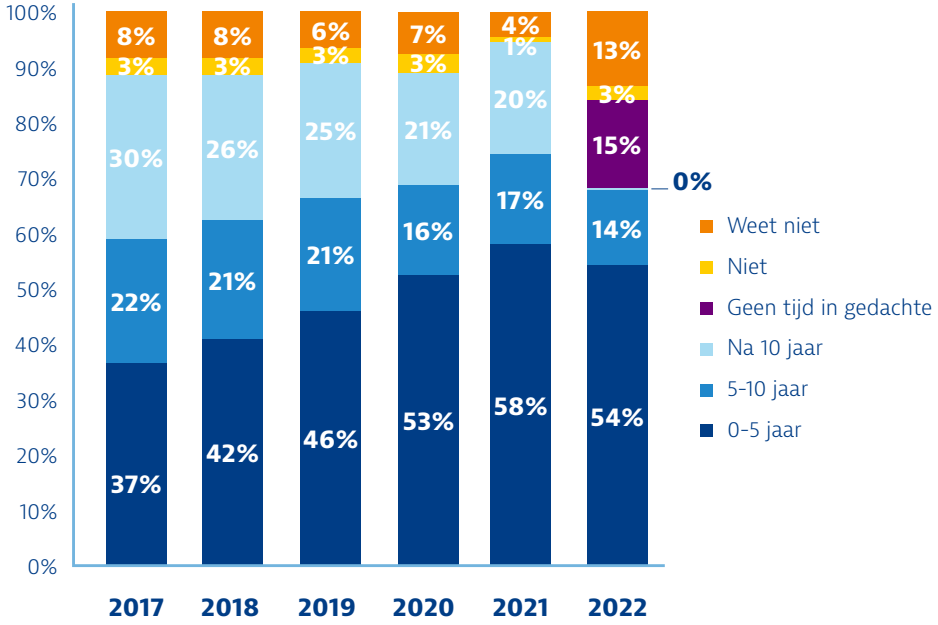
Noot: dit jaar is voor het eerst de antwoordmogelijkheid 'geen tijd in gedachte' meegenomen, deze is in eerdere jaren niet uitgevraagd.

Bron: elektrisch rijden monitor

Interesse zet zich steeds meer om in aankoopintentie

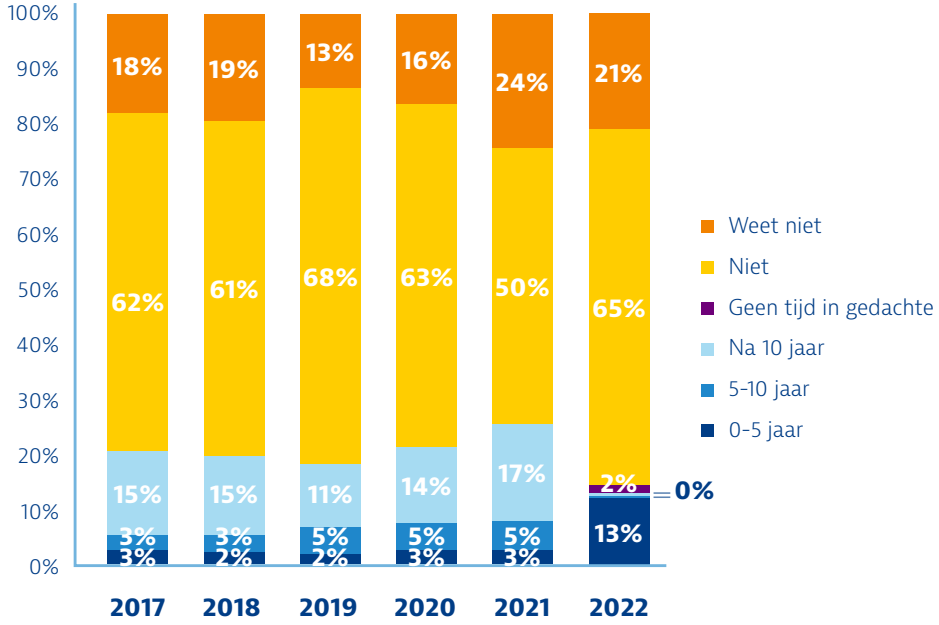
Mensen “zonder interesse” hebben nauwelijks aankoopintentie en lijken af te wachten

Geïnteresseerden



De grootste groep geïnteresseerden is van plan om binnen 0-5 jaar een elektrische auto aan te schaffen. Opvallend is dat de groep die verwacht pas over meer dan tien jaar elektrisch te rijden dit jaar nihil is.

Ongeïnteresseerden

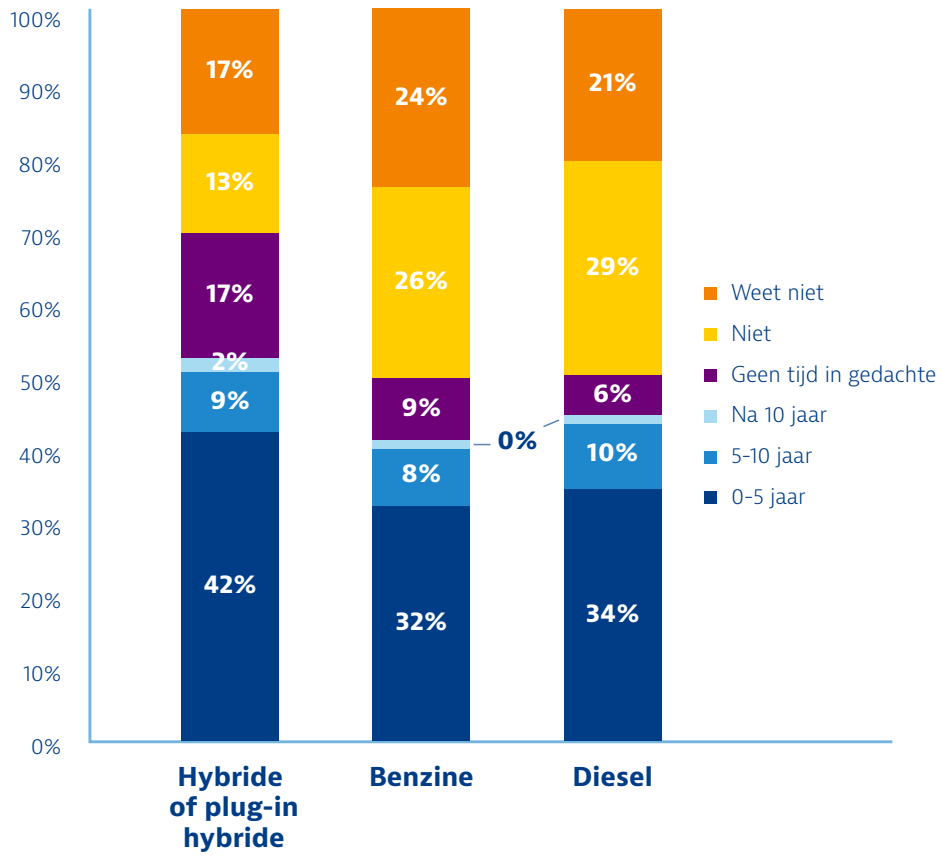


Onder de ongeïnteresseerden is de groep die verwacht nooit elektrisch te gaan rijden met afstand de grootste. Na een flinke daling vorig jaar is deze groep in 2022 weer toegenomen. Opvallend is wel dat er nu een significant grotere groep is die verwacht binnen nu en vijf jaar elektrisch te rijden.

Bron: elektrisch rijden monitor

Maakt de huidige auto verschil in aankoopintentie?

Mensen met een semi-elektrische auto eerder geneigd een volledig elektrische auto te kopen



Mensen met een (plug in) hybride auto hebben een significant grotere aankoopintentie voor een elektrische auto dan mensen met een benzine- of dieselauto. Ruim tweederde van de (plug in) hybride rijders heeft de intentie om elektrisch te rijden, tegenover de helft bij bezitters van een brandstofauto. Ook de aankoopintentie op korte termijn is significant hoger.

Uit ander ANWB onderzoek blijkt ook dat (plug-in) hybriderijders duurzaamheid gemiddeld belangrijker vinden en meer bezig zijn met energie besparen. De grotere wens om elektrisch te rijden past in dit beeld.

Bron: elektrisch rijden monitor

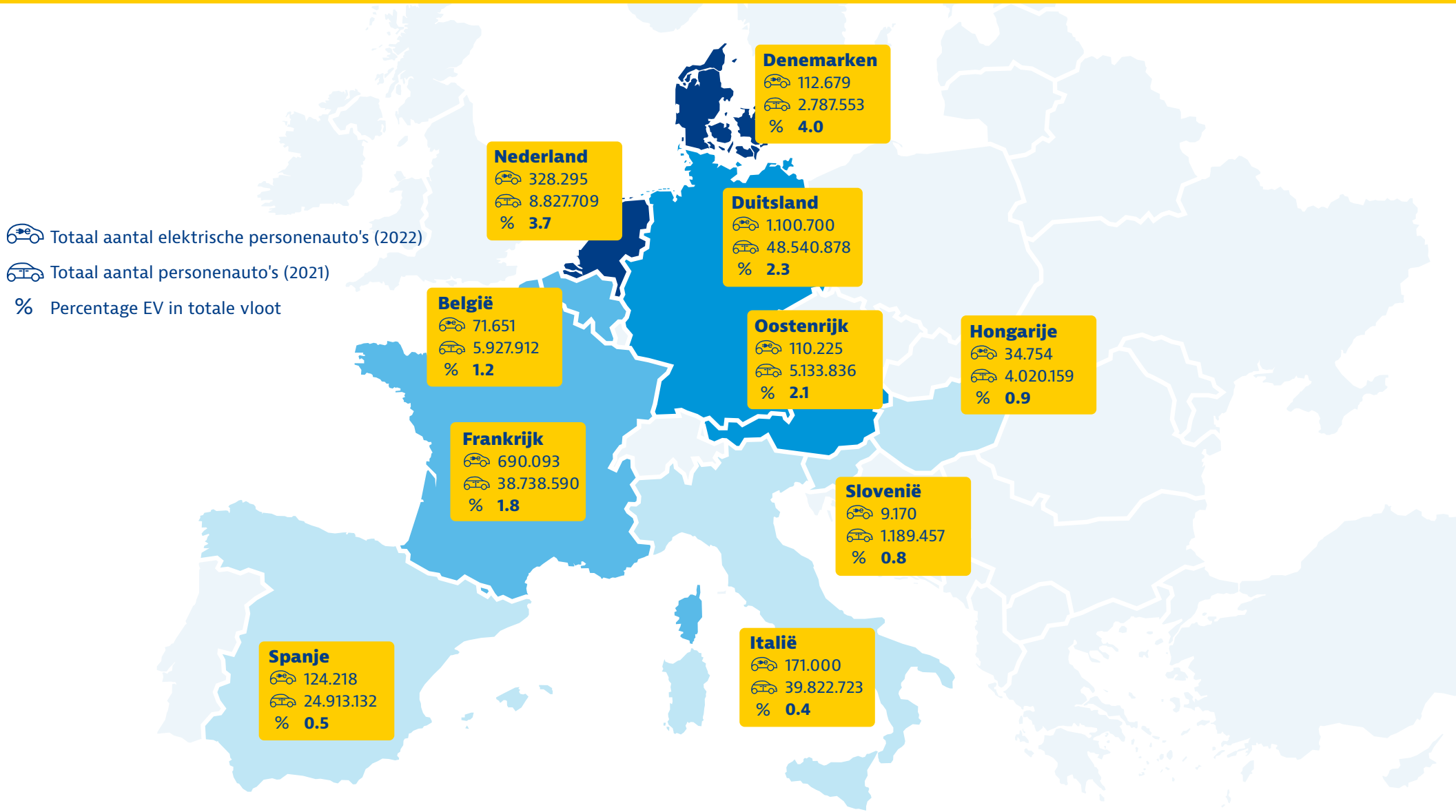
Nederland in de Europese context

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

Dit jaar is dit onderzoek gelijktijdig uitgevoerd in tien Europese landen.

Relatief veel Nederlanders rijden elektrisch

Duitsland en Frankrijk in absolute aantallen meeste elektrische auto’s



Bron: ANWB Experts

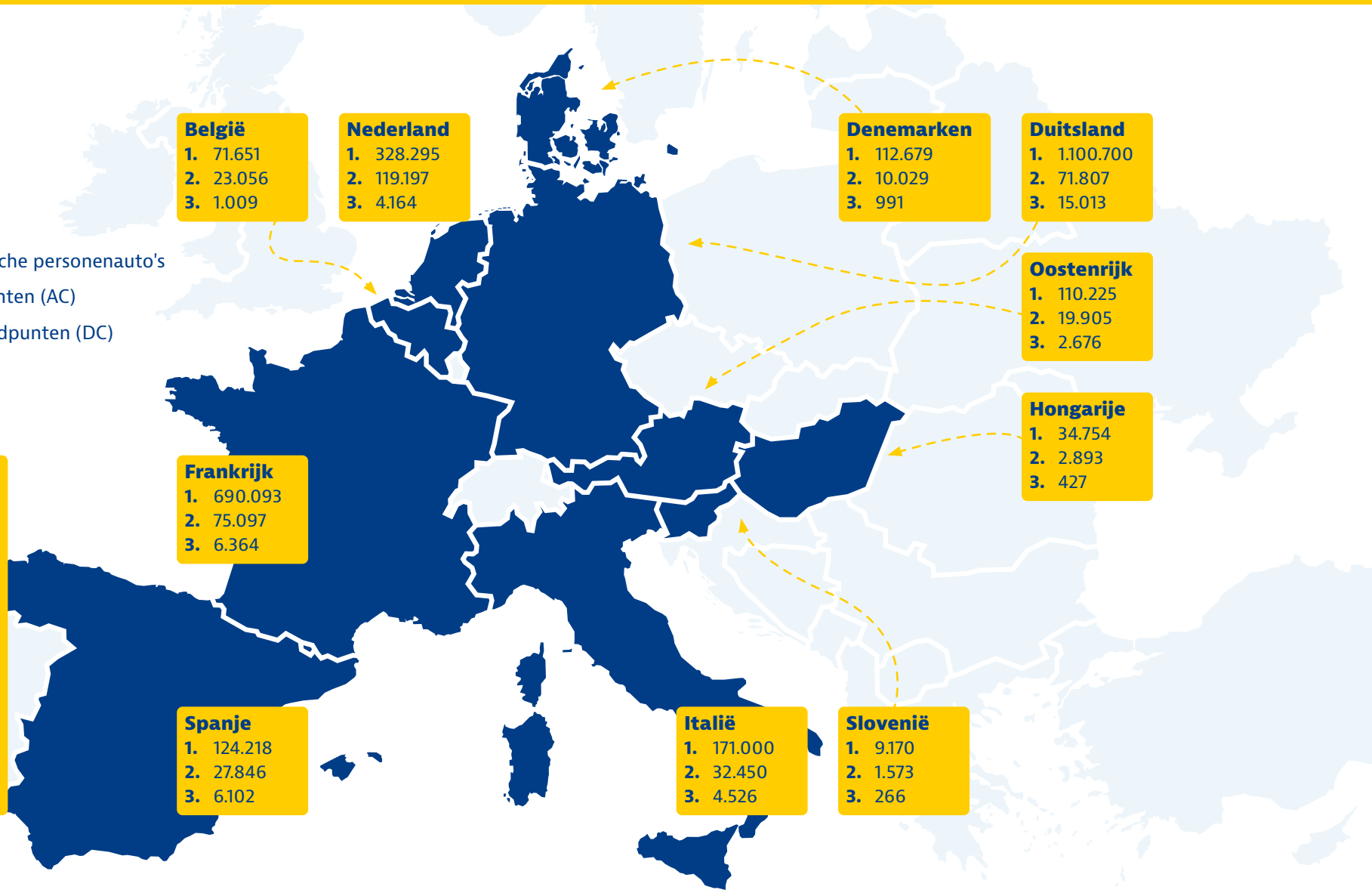
Nederland met afstand het beste laadnetwerk

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

1. Totaal aantal elektrische personenauto's

2. Totaal aantal laadpunten (AC)

3. Totaal aantal snellaadpunten (DC)



Aantal EV per openbaar laadpunt (AC)

Nederland	2.7
Oostenrijk	5.5
België	3.1
Denemarken	11.2
Frankrijk	9.2
Duitsland	15.3
Hongarije	12.0
Italië	5.3
Slovenië	5.8
Spanje	4.5

Bron: EAFO portal

Aankoopintentie (0-5 jaar) in Spanje het hoogst van Europa

Interesse in elektrisch rijden vooral hoog in Italië en Spanje

Nederland
59%
25%

Duitsland
48%
35%

Oostenrijk
43%
27%

Hongarije
62%
31%

België
42%
26%

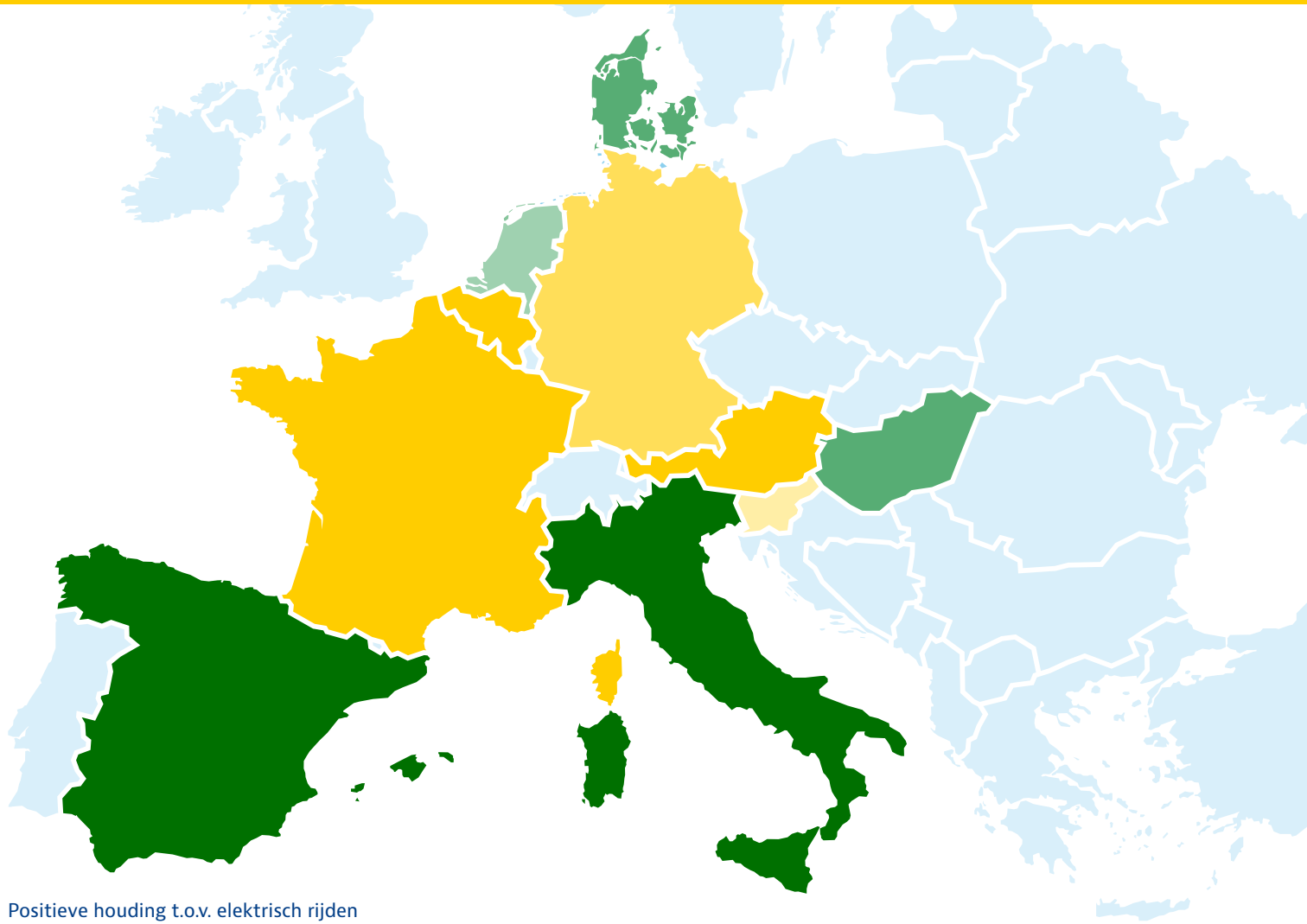
Italië
67%
39%

Denemarken
61%
28%

Slovenië
53%
17%

Frankrijk
41%
30%

Spanje
69%
40%



Positieve houding

Aankoopintentie 0-5 jaar voor EV

Bron: EAFO portal

Hoge aanschafprijs overal het grootste struikelblok

Subsidie en hogere actieradius belangrijkste voorwaarden om wél elektrisch te rijden

Belangrijkste redenen om niet elektrisch te gaan rijden

	Nederland	Oostenrijk	België	Denemarken	Frankrijk	Duitsland	Hongarije	Italië	Slovenië	Spanje
1	Duur	Duur	Duur	Duur	Duur	Duur	Duur	Duur	Duur	Duur
2	Niet thuis opladen	Niet thuis opladen	Niet thuis opladen	Niet thuis opladen	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Niet thuis opladen	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Niet thuis opladen	Niet thuis opladen
3	Actieradius te laag	Actieradius te laag	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Actieradius te laag	Niet thuis opladen	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Niet thuis opladen	Te weinig reguliere publieke laadpunten	Te weinig reguliere publieke laadpunten

Belangrijkste voorwaarden om wél elektrische te rijden

	Nederland	Oostenrijk	België	Denemarken	Frankrijk	Duitsland	Hongarije	Italië	Slovenië	Spanje
1	Subsidie	Hoge actieradius	Subsidie	Hoge actieradius	Hoge actieradius	Hoge actieradius	Subsidie	Subsidie	Subsidie	Subsidie
2	Hoge actieradius	Financiële nadelen bij geen EV	Hoge actieradius	Financiële nadelen bij geen EV	Subsidie	Beter (dichter) laadnetwerk	Hoge actieradius	Hoge actieradius	Hoge actieradius	Hoge actieradius
3	Vrijstelling MRB	Toegang tot eigen oplaadpunt	Vrijstelling MRB	Subsidie	Beter (dichter) laadnetwerk	Toegang tot eigen oplaadpunt	Toegang tot eigen oplaadpunt	Toegang tot eigen oplaadpunt	Beter (dichter) laadnetwerk	Toegang tot eigen oplaadpunt

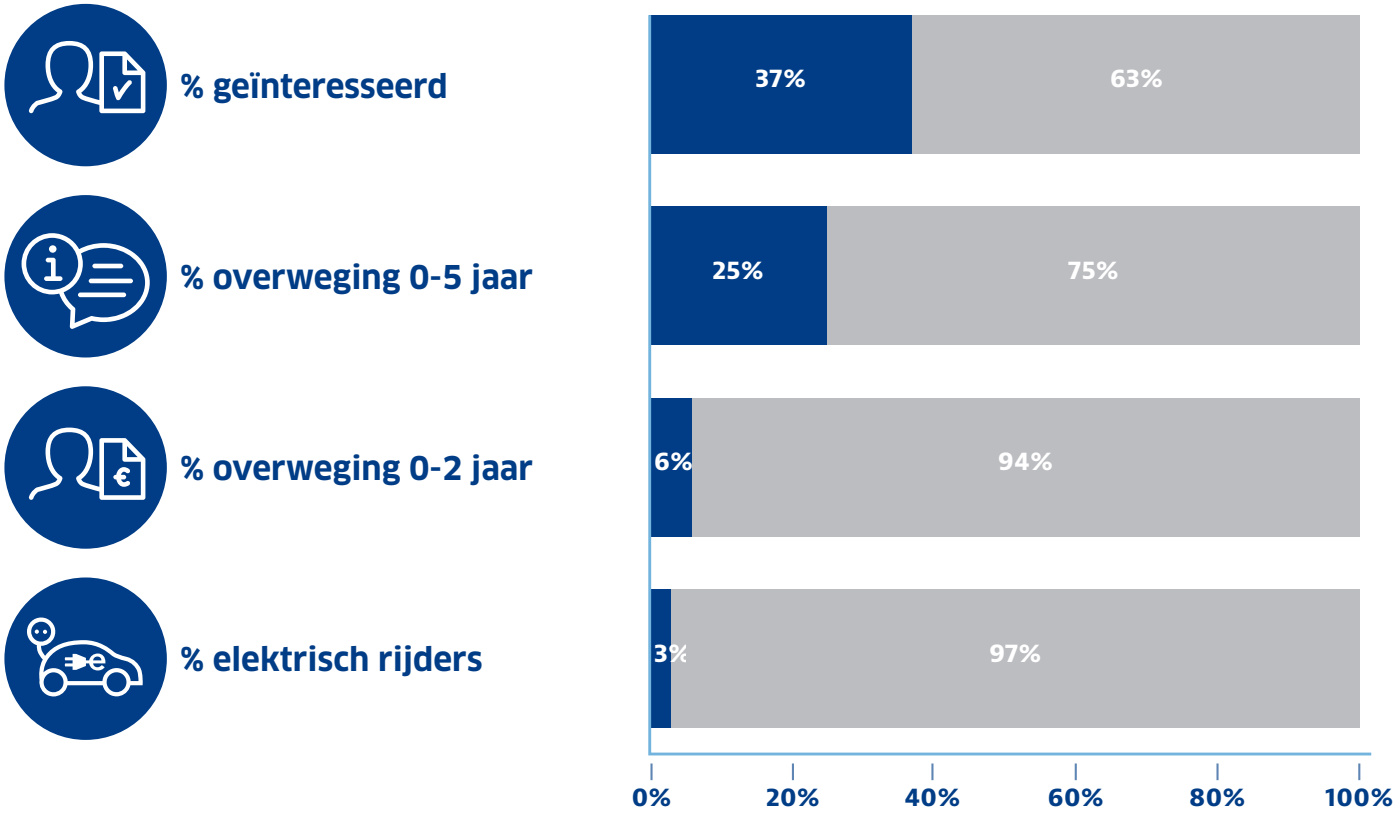
Bron :EAFO portal

De kosten van een elektrische auto blijven grootste struikelblok

Hoe denken we in Nederland over elektrisch rijden?

6% van de Nederlanders verwacht binnen 2 jaar elektrisch te gaan rijden

Elektrische auto in Nederland



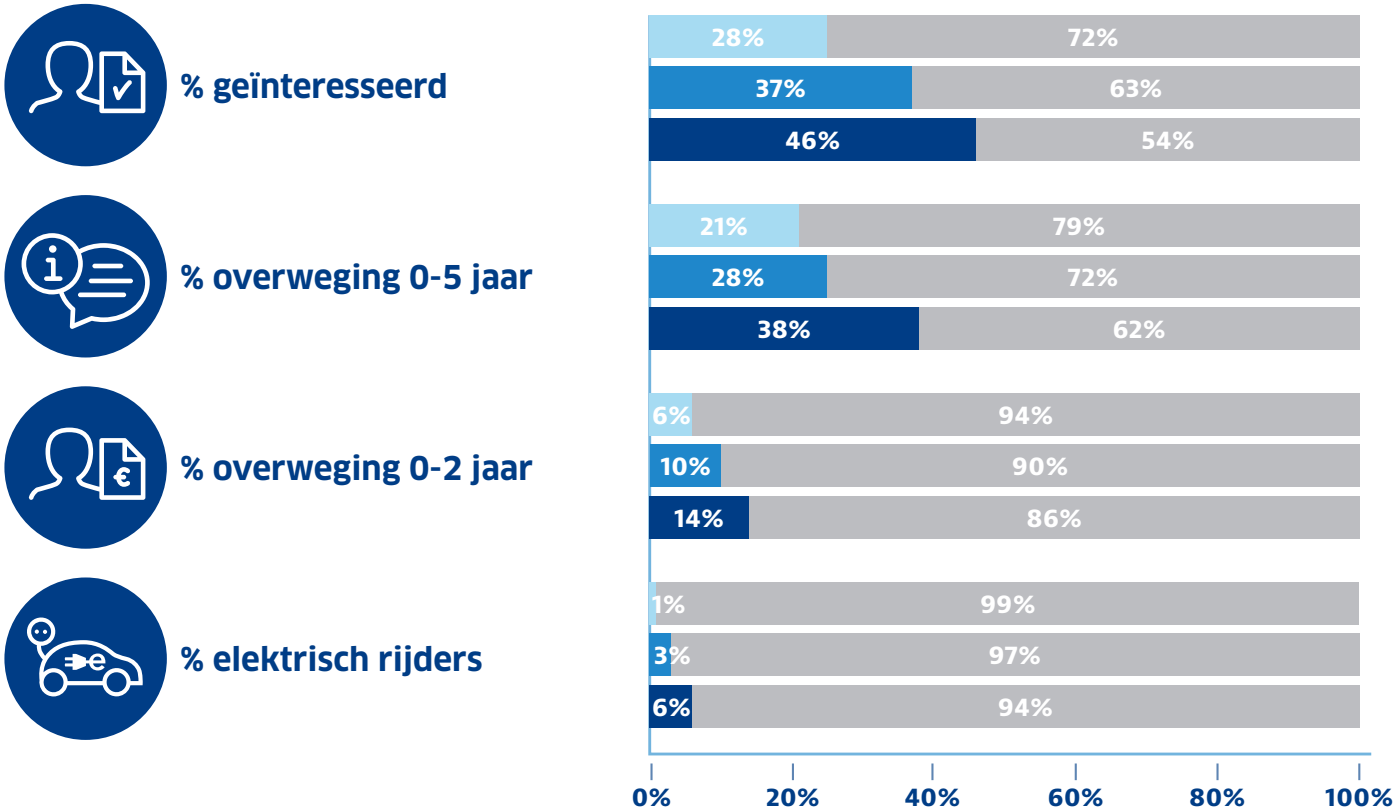
Ruim een derde van de mensen geeft aan geïnteresseerd te zijn in elektrisch rijden. Een kwart verwacht zelfs binnen nu en vijf jaar zelf elektrisch te rijden. Ter vergelijking, nu maken de elektrische rijders nog maar zo'n 3 procent uit van de totale groep.

Bron: elektrisch rijden monitor

Inkomen bepaalt in sterke mate interesse en aankoopintentie

Consumenten met hoog inkomen eerder geneigd elektrisch te gaan rijden

Elektrische auto in Nederland

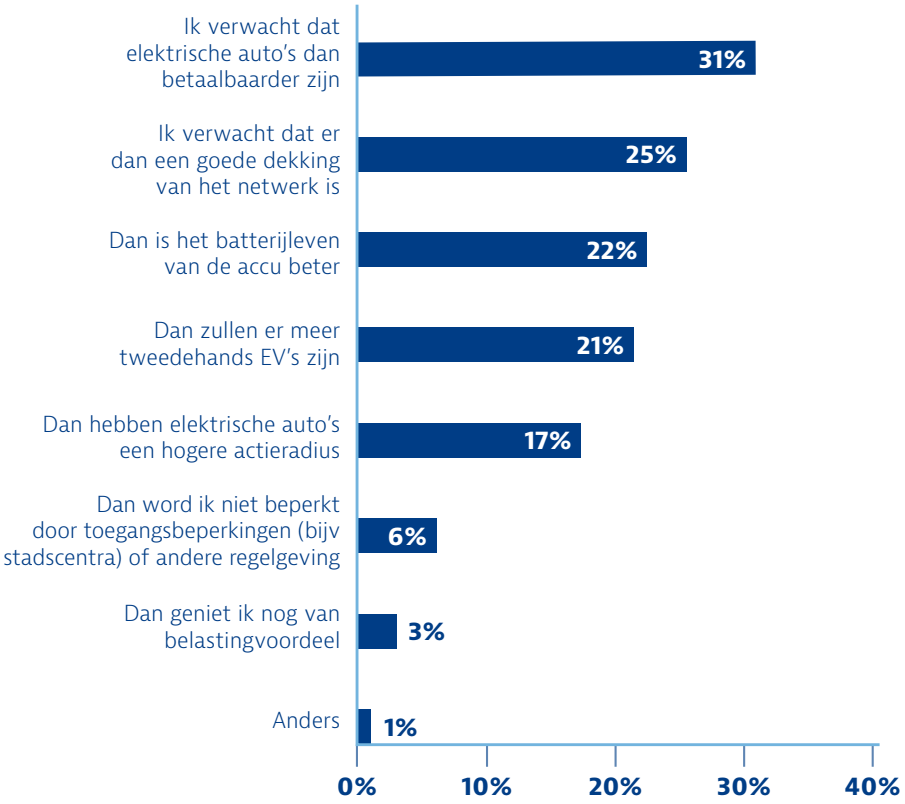


De groep elektrische rijders bestaat overwegend uit mensen met een hoog inkomen. Gezien de relatief hoge aanschafprijs van nieuwe elektrische auto's en het beperkte occasionaanbod is dat geen verrassing. Dat leidt er ook toe dat de aankoopintentie en interesse in elektrisch rijden sterk samenhangen met het inkomen.

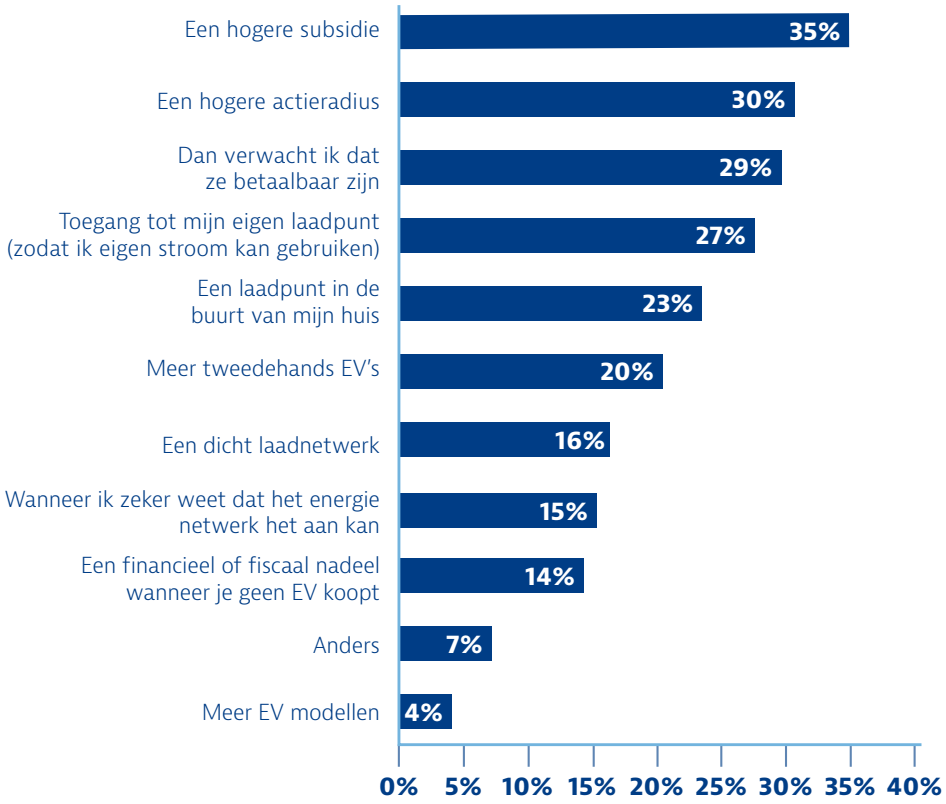
Bron: elektrisch rijden monitor

Een groot deel geeft aan te wachten met de aankoop van EV tot deze beter betaalbaar zijn

Waarom verwacht je tussen 0-10 jaar een EV te gaan aanschaffen?



Wat kan je overtuigen om op korte termijn elektrisch te gaan rijden?



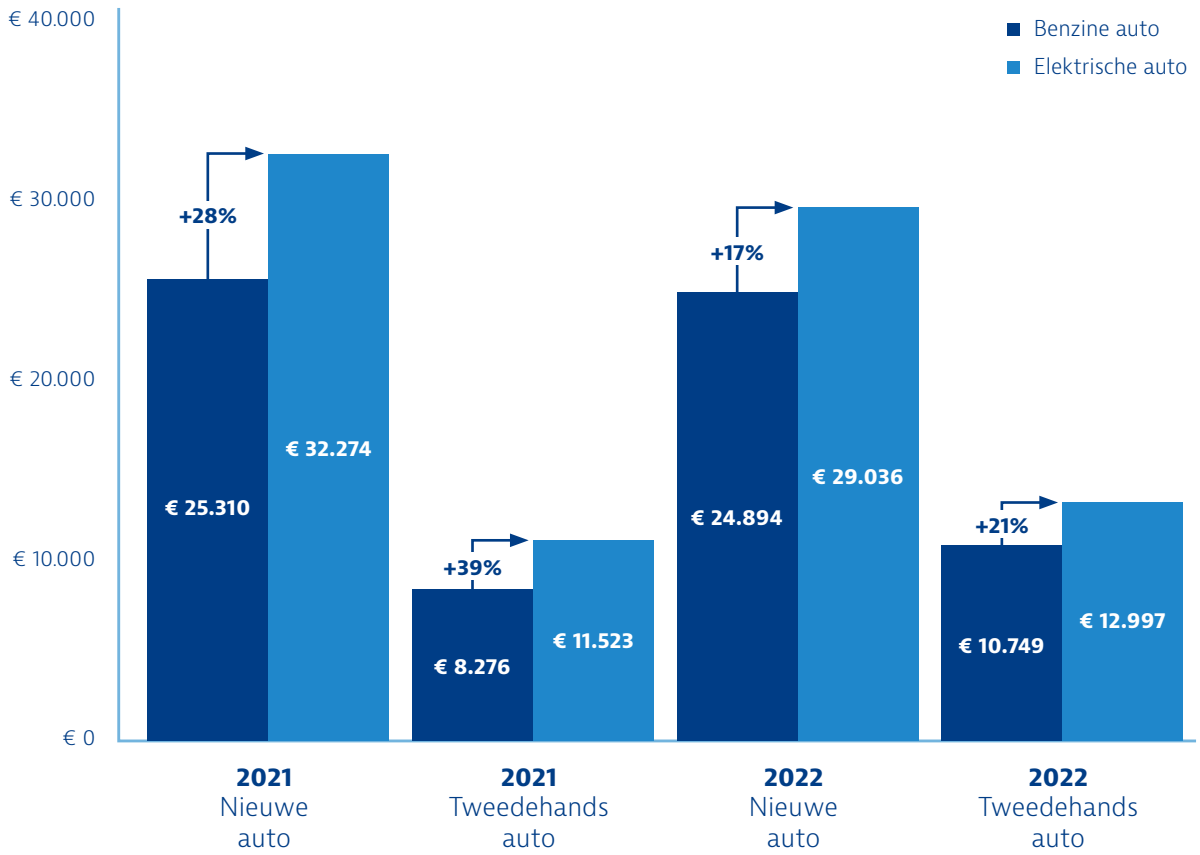
Bijna een derde van de respondenten verwacht dat er binnen tien jaar een betaalbaarder aanbod van elektrische auto's is. Meer subsidie of elektrische auto's met een hogere actieradius kunnen de aankoopbereidheid vergroten.

Bron: elektrisch rijden monitor

Consument wil meer betalen voor elektrische auto dan voor vergelijkbare benzine auto

De meerprijs die men wil betalen voor een elektrische auto sterk afgenomen t.o.v. 2021

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

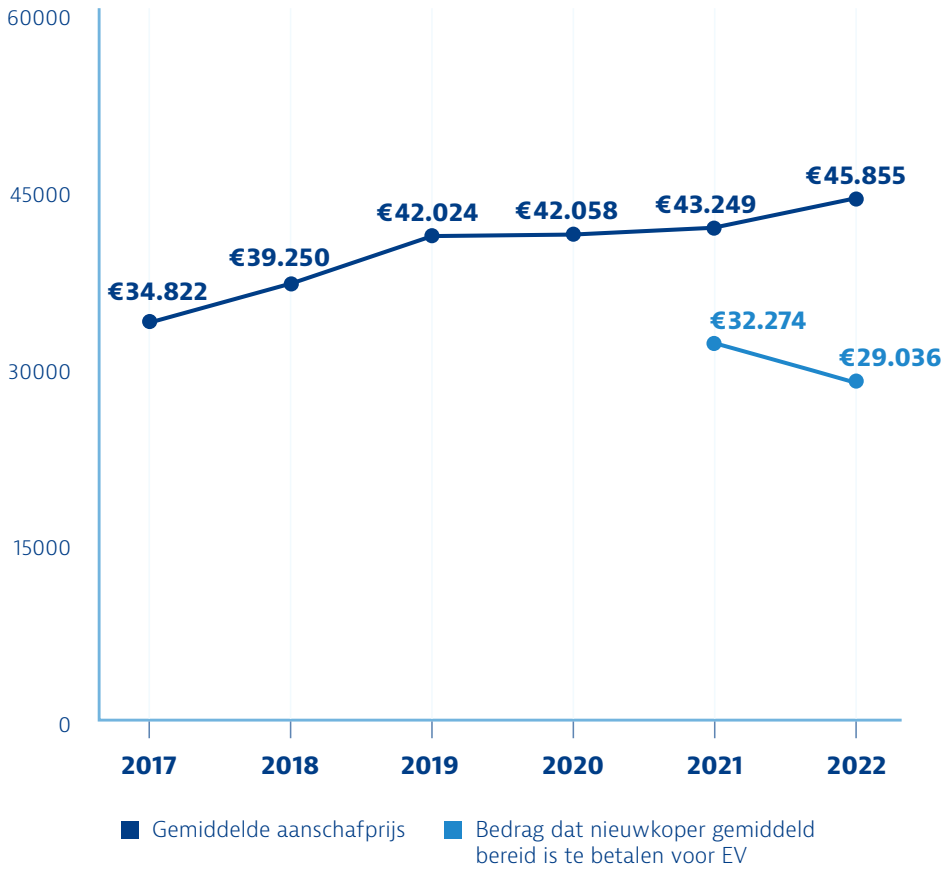


Gemiddeld zijn we bereid om meer uit te geven aan een nieuwe of gebruikte elektrische auto dan aan een auto met brandstofmotor. De meerprijs die we bereid zijn te betalen voor een elektrische auto is afgelopen jaar echter flink lager dan in 2021.

Bron: elektrisch rijden monitor

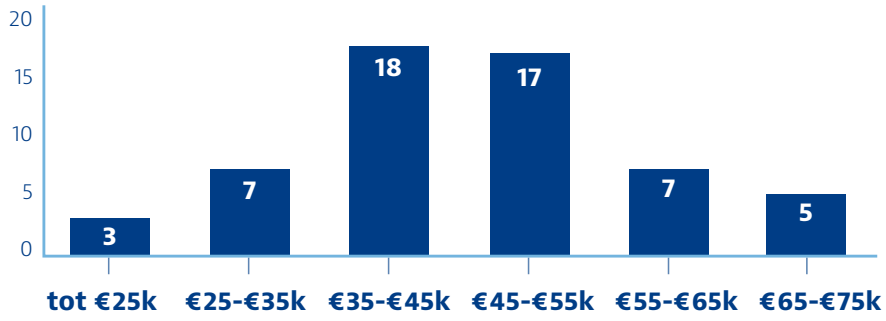
Groot gat tussen acceptabele en daadwerkelijke nieuwprijs elektrische auto

Consumenten willen aanzienlijk minder uitgeven aan elektrische auto dan in 2021



Opvallend is dat consumenten aanzienlijk minder willen uitgeven aan een nieuwe elektrische auto dan een jaar geleden. Tegelijkertijd is de gemiddelde elektrische auto (berekend op basis van het aanbod en de verkoopcijfers) juist duurder geworden. Tussen deze acceptabele aanschafprijs en de daadwerkelijke nieuwprijs gaapt een gat van ruim 19 duizend euro. Er is opvallend veel aanbod aan nieuwe elektrische auto's tussen de 35.000 en 55.000 euro, maar het aanbod van kleinere, meer betaalbare modellen blijft achter.

Elektrische modellen per prijssegment



Bron: elektrisch rijden monitor & EAFO portal

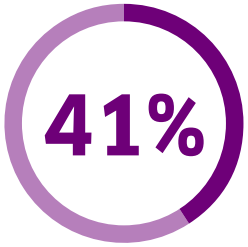
De kopgroep: Zonnepanelen en eigen parkeerplek

Steeds meer Nederlanders wekken hun eigen elektriciteit op door middel van zonnepanelen

Aantal huishoudens met zonnepanelen in zes jaar tijd ruim verdrievoudigd

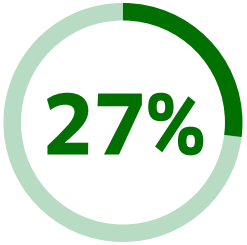
Eigen parkeerplek

53% van de Nederlanders heeft een eigen parkeerplek.
Dit is een eigen oprit of een eigen parkeerplek in een garage.



Eigen zonnepanelen

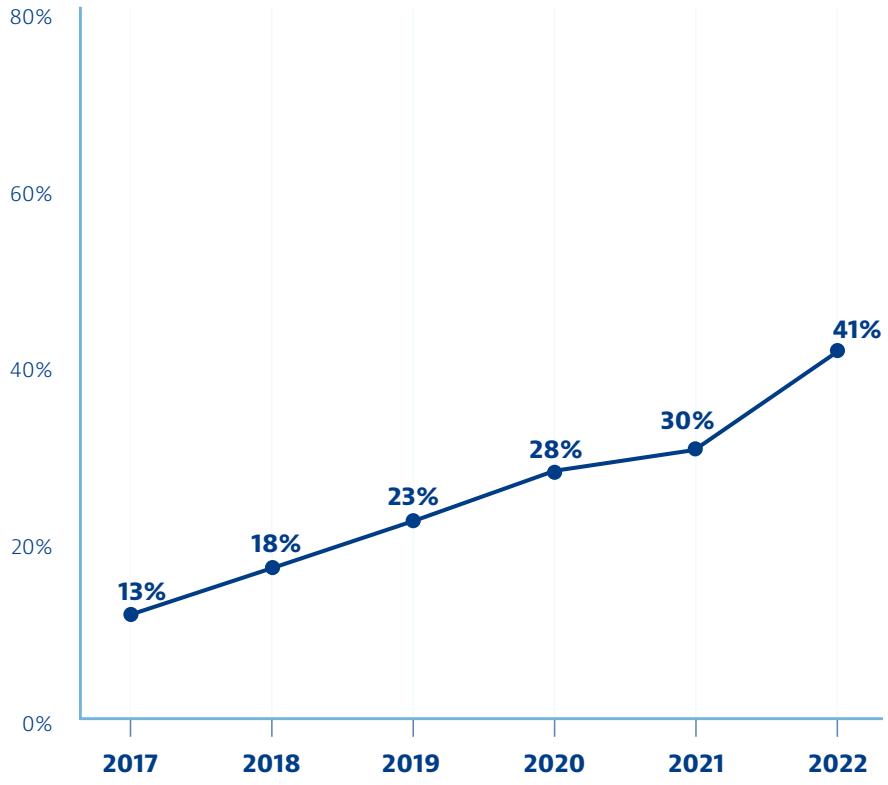
4 op de 10 Nederlanders geeft aan zonnepanelen te hebben thuis.
Dit aandeel neemt steeds verder toe in vergelijking met eerdere jaren.



Eigen parkeerplek en zonnepanelen

27% van de Nederlanders heeft zowel een eigen parkeerplek als ook zonnepanelen.
Voor hen is elektrisch rijden (financieel en praktisch) erg interessant.

% Nederlanders met zonnepanelen

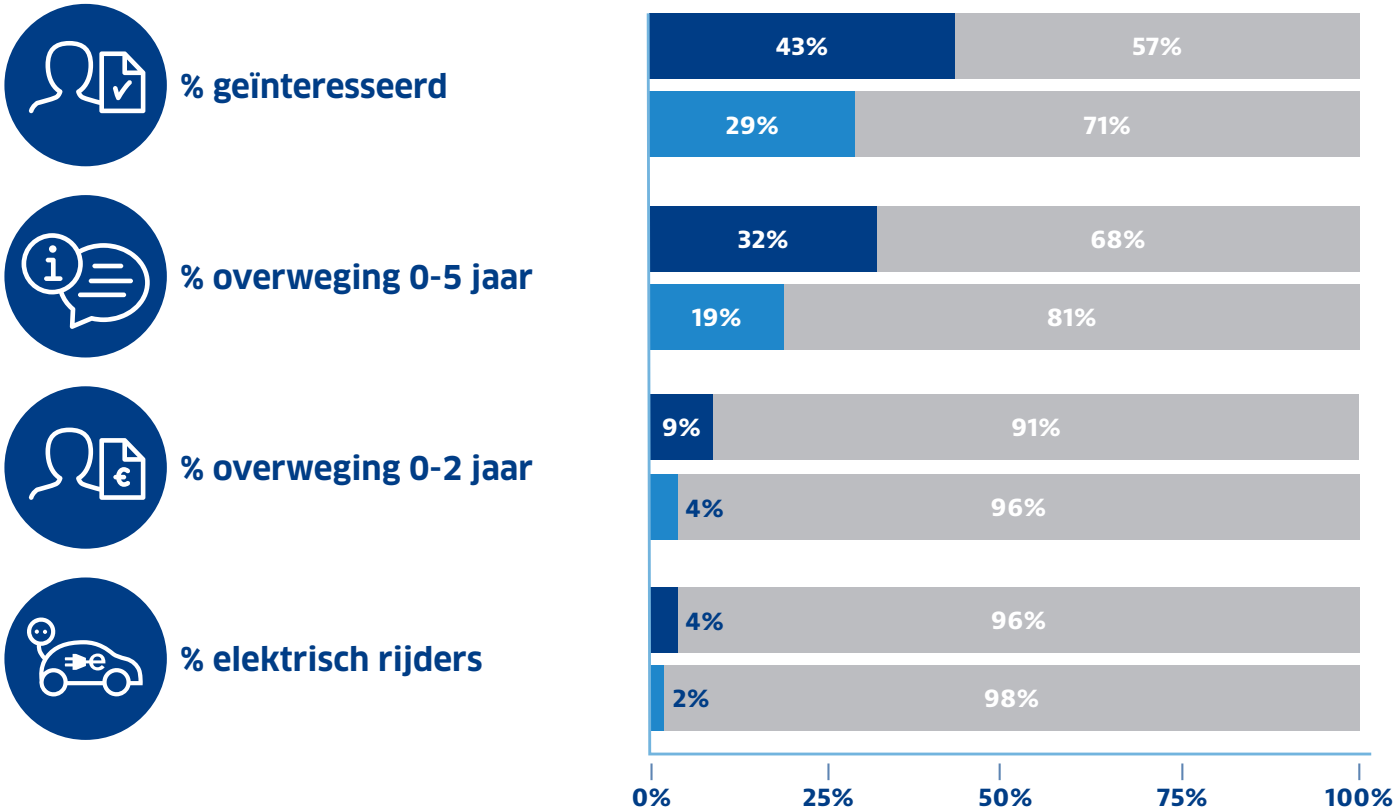


Bron: elektrisch rijden monitor

Meer interesse en aankoopintentie onder Nederlanders met eigen parkeerplek

Eigen parkeergelegenheid biedt mogelijkheid tot privé laadplek

Elektrische auto in Nederland



Nederland heeft een ruim netwerk van (semi) openbare laadpunten. Toch is de zorg rondom laadinfrastructuur een belangrijke barrière in de aanschafintentie. Wie een parkeerplek op eigen terrein heeft, kan een eigen laadvoorziening plaatsen. Dit is belangrijk aangezien 'te weinig laadpunten' en 'geen mogelijkheid om op te laden' als barrières worden gezien om de overstap naar EV te maken.

- Privé parkeerplek
- Geen eigen parkeerplek

Bron: elektrisch rijden monitor

Mensen met zonnepanelen rijden 6x vaker elektrisch

Ook aanzienlijk meer interesse en hogere aankoopintentie

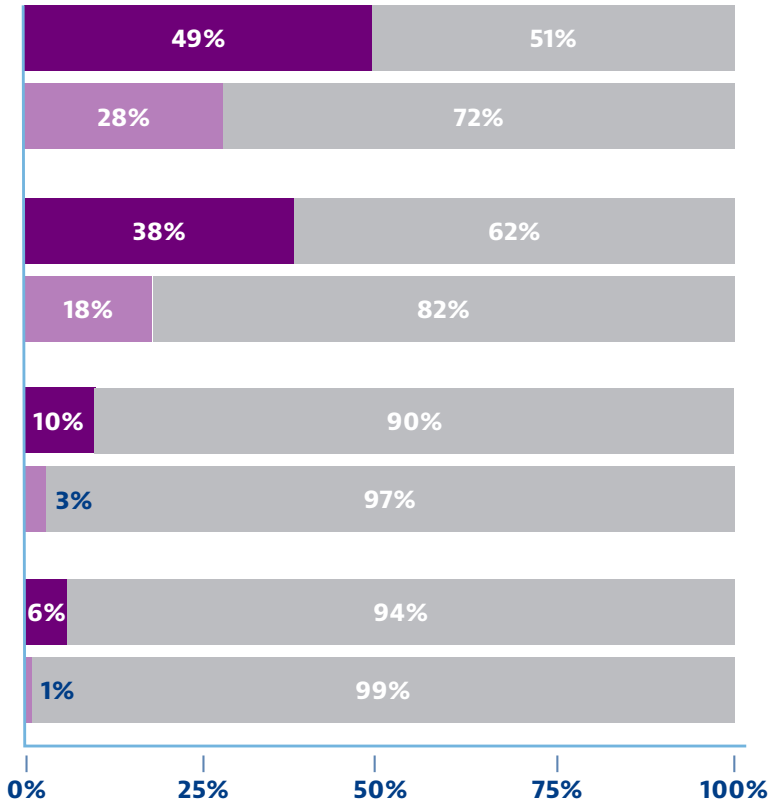
% geïnteresseerd

% overweging 0-5 jaar

% overweging 0-2 jaar

% elektrisch rijders

Elektrische auto in Nederland



Consumenten die zelf hun energie opwekken met zonnepanelen zijn veel geïnteresseerder in elektrisch rijden en ook eerder geneigd een elektrische auto aan te schaffen. Onder mensen met zonnepanelen is de groep die al een elektrische auto heeft ook veel groter. “Kunnen rijden op eigen energie” staat dan ook op nummer 6 van de voordelen van elektrisch rijden.

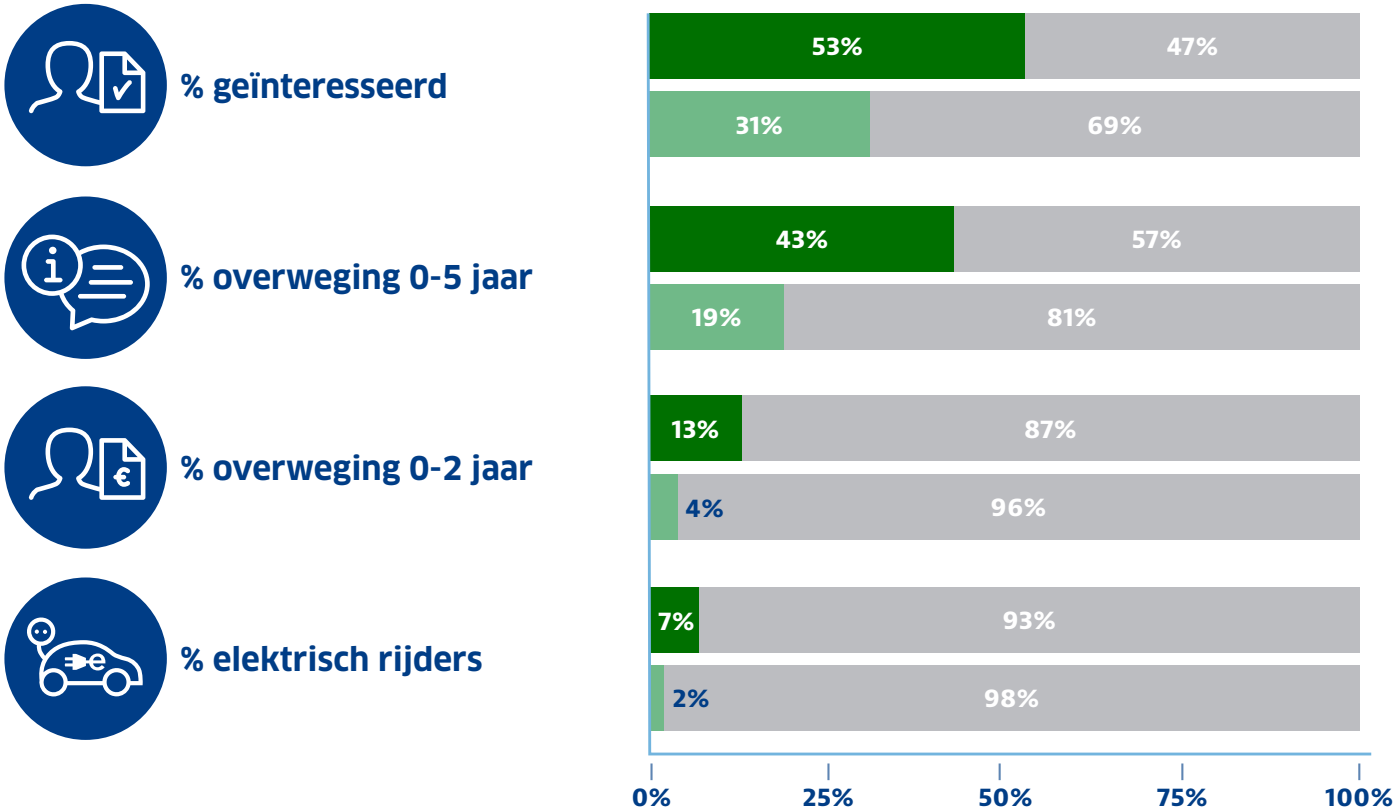
- Met zonnepanelen
- Zonder zonnepanelen

Bron: elektrisch rijden monitor

Zonnepanelen en eigen parkeerplek

De ideale combinatie om elektrisch te rijden

Elektrische auto in Nederland



Zelf je stroom opwekken én deze kunnen gebruiken om de eigen auto op te laden zorgt voor fors meer interesse en een grotere aankoopintentie om elektrisch te gaan rijden. Meer dan de helft van deze groep is geïnteresseerd en de aankoopintentie is ruim twee keer zo groot als binnen de groep zonder zonnepanelen en een eigen parkeerplek. 7% van de Nederlanders met zonnepanelen en eigen parkeerplek rijdt reeds elektrisch.

- Met eigen parkeerplek en zonnepanelen
- Zonder eigen parkeerplek en zonnepanelen

Bron: elektrisch rijden monitor

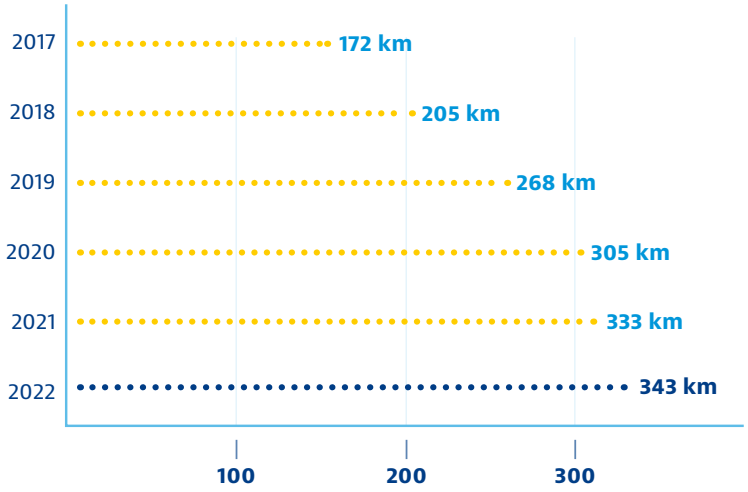
Groeikansen buiten de Randstad?

Daar wonen de meeste mensen met zonnepanelen en eigen parkeerplek

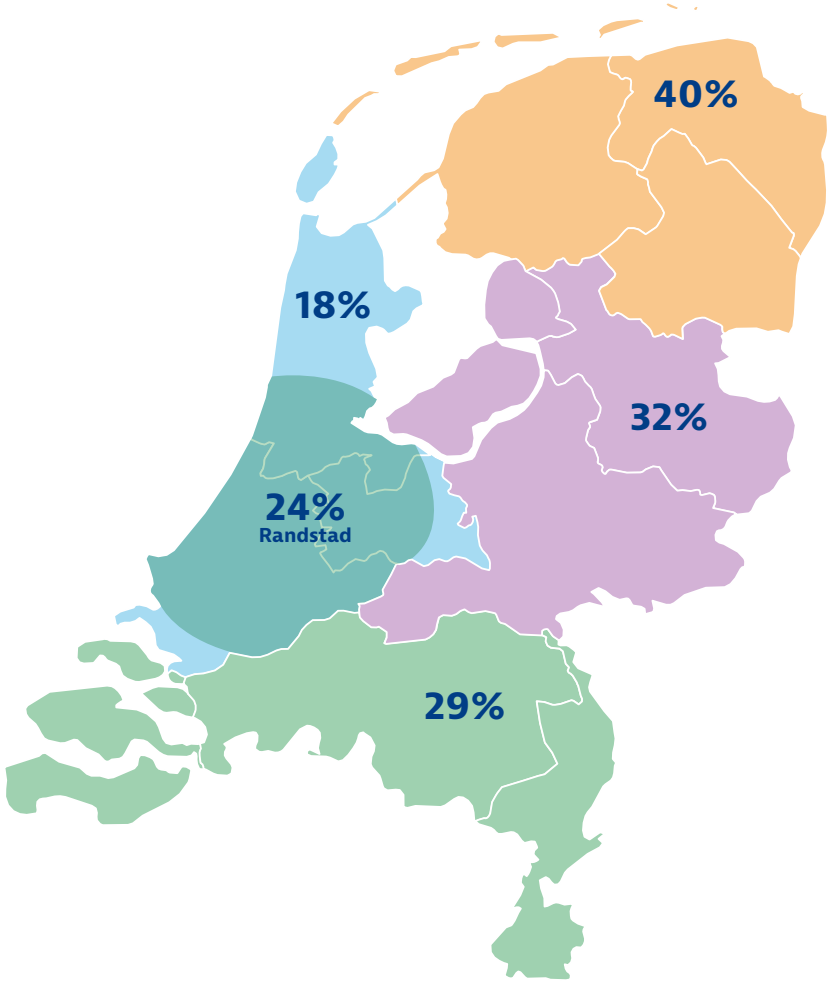
Hoewel de opkomst van de elektrische auto aanvankelijk vooral in de Randstad plaats vond, lijken de grootste groeimogelijkheden nu juist daarbuiten te liggen. Met name in het Noorden en Oosten van het land heeft men bovengemiddeld vaak een eigen parkeerplek én zonnepanelen. In de regio "noord" beschikt zelfs 40% van de huishoudens over een eigen parkeerplek en zonnepanelen.

Daarnaast is de actieradius van de meeste nieuwe elektrische auto ruim voldoende voor langere afstanden. De tijd dat elektrische auto's vooral geschikt waren voor stedelijk gebruik ligt achter ons.

Gemiddelde actieradius



% groep met eigen parkeerplek en zonnepanelen

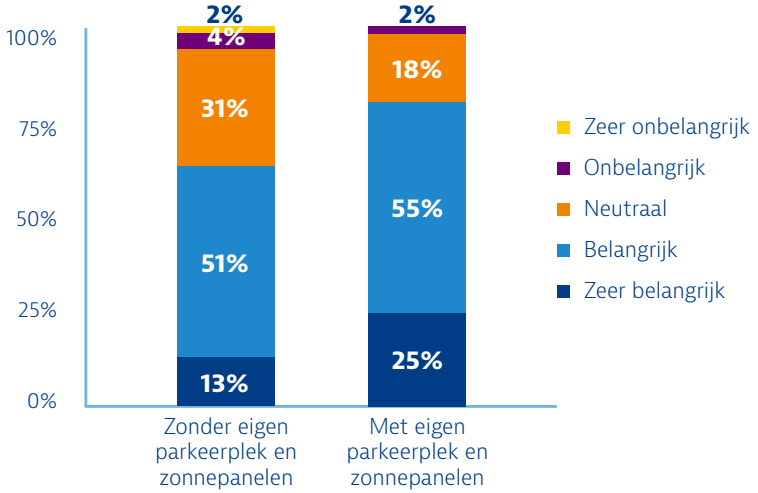


Bron: elektrisch rijden monitor

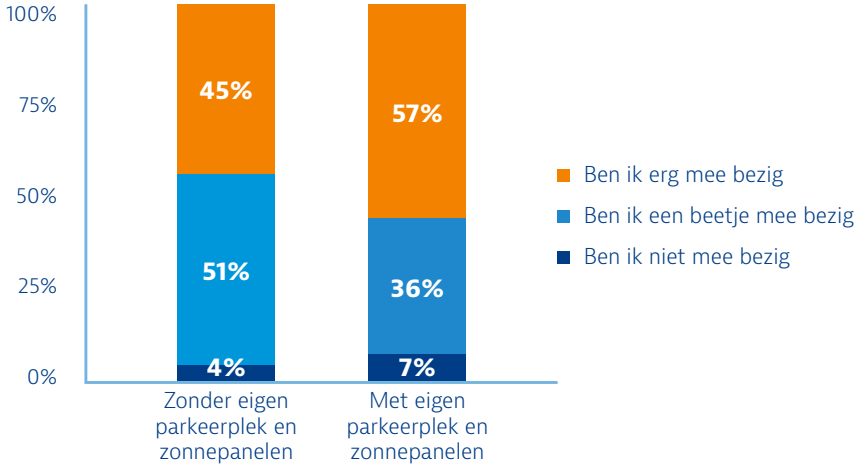
Mensen met eigen parkeerplek en zonnepanelen geven aan duurzaamheid belangrijker te vinden

Deze groep heeft gemiddeld een hoger inkomen en is actiever bezig met energie besparen

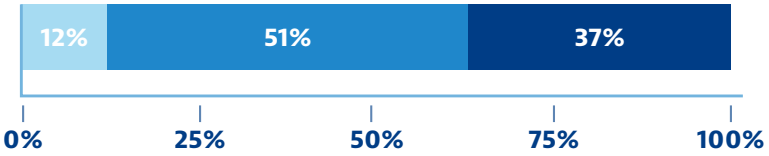
In hoeverre is duurzaamheid belangrijk?



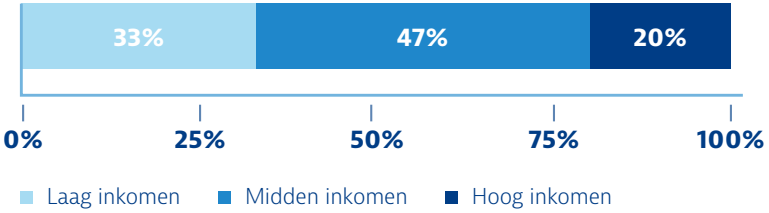
In hoeverre ben je bezig met energie besparen?



Met eigen parkeerplek en zonnepanelen



Zonder eigen parkeerplek en zonnepanelen



Nederlanders met eigen parkeerplek en zonnepanelen vallen logischerwijs vaker in de hogere inkomensklasse. Inkomen blijft dus een cruciale factor bij de aanschaf van een EV.

Daarnaast zien we ook dat de groep met eigen parkeerplek en zonnepanelen duurzaamheid belangrijker vindt en meer bezig is met energie besparen.

Bron: elektrisch rijden monitor & onderzoek ANWB Energie

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 zijn Nederlanders tussen de 18 en 70 jaar, met een representatieve verdeling op geslacht, leeftijd, regio en inkomen. Uitvoering voor 2021 is gedaan door onderzoeksbureau Blauw. In 2022 is het onderzoek uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel in 10 Europese landen. In 2022 hebben er in Nederland 1934 respondenten meegedaan aan het onderzoek, deze zijn geworven via het panel van Dynata. Ook in 2021 zijn de respondenten geworven via het panel van Dynata. Het veldwerk vond plaats in september/oktober 2022.

EAFO-portal:

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

Onderzoek ANWB Energie:

De doelgroep van dit onderzoek zijn Nederlanders tussen 18 en 70 jaar, met een representatieve verdeling op geslacht, leeftijd, regio en inkomen. Uitvoering is gedaan door de onderzoeksafdeling van de ANWB. Er hebben 2031 respondenten meegedaan aan het onderzoek, deze zijn geworven via het panel van Toluna. Het veldwerk vond plaats in oktober/november 2022.

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.