

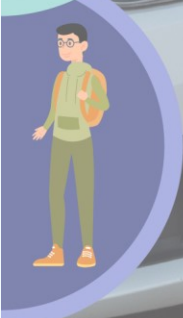
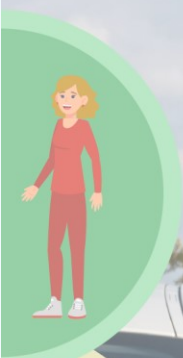


Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

EV en berijdersonderzoek 2021



V4ER



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Elaad.nl



university of
 groningen



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

Publicatiedatum: 1 maart 2022

Auteurs

Thijs Duurkoop – RVO

Ellen van der Werff – RUG

Ellen Hiep – VER

Maarten van Biezen – VER

Analisten

Menno van Ginkel – RVO

Simon Eckhardt – RUG



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	8
2. Onderzoeksopzet.....	9
3. Onderzoeks-resultaten.....	11
3.1 De auto	12
De huidige auto	12
De tweedehandsauto	15
De vorige auto	18
3.2 De berijder	22
Profiel van de EV-rijder	22
Aanschafproces	28
Financiële stimulering	30
Ervaringen	33
4. Vervolg.....	35



Samenvatting

Aanleiding

In het Coalitieakkoord en klimaatakkoord staat dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn, op weg naar een emissieloos wagenpark in 2050. Daarmee zal 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 EV.

Om effectieve interventies uit te voeren richting 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030 helpt het inzicht te hebben in de ervaringen van automobilisten die nu al elektrisch rijden. Wat stimuleert hun keuze, zijn ze tevreden met hun keuze en welke belemmeringen moeten wellicht opgelost worden? Dit onderzoek is een vervolg op het EV en Berijders onderzoek uit februari 2021. Daardoor kunnen we ook trends zien.

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

De respondenten

Ruim 2.400 EV-rijders hebben de vragen ingevuld. De respondenten komen qua profiel goed overeen met de Nederlandse EV-rijders voor wat betreft jaar van aanschaf en 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

Elektrisch rijden wordt steeds meer een normale keuze en is niet meer alleen voor de koplopers. Het zijn steeds vaker mainstream autorijders (*Early and late majority*). Die verwachten ook wat anders van de auto. Deze groep is veel kostenbewuster en koopt vaker een gebruikte EV "met de kop er af". Deze rijders kiezen voor privé lease om de aankoopkosten te omzeilen. Ze zien zichzelf ook minder als ambassadeur voor elektrisch rijden. Het is gewoon een auto die fijn rijdt. Deze groep is ook gevoeliger voor (prijs)veranderingen. Ze haken ook sneller af als de bijtelling of MRB omhooggaat of bij knelpunten rond opladen.

De huidige EV:

- In onze enquête is 46% een particuliere EV-rijder en 52% een zakelijke rijder. In het Nederlandse EV-wagenpark is 30% een particuliere EV-rijder (bron RDW, bewerking RVO). 79% rijdt een nieuwe EV en 21% rijdt een gebruikte EV.
- Opmerkelijk is dat privé lease vaak de doorslag heeft gegeven om elektrisch te gaan rijden. Maar liefst 73% van de privé lease rijders geeft aan dat het hen over de streep trok elektrisch te gaan rijden. Waarbij 1/3 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.
- De tweedehands rijder (21% van totaal) is vooral een particuliere rijder (71%). Maar opvallend is ook dat maar liefst 29% een zakelijke rijder is. Het gaat om relatief jonge auto's (68% jonger dan 3 jaar en 29% zelfs jonger dan 1 jaar). Gezien de hoge nieuwprijs van een EV lijkt een EV "met de kop er af" een aantrekkelijk perspectief. De tweedehands rijder rijdt minder kilometers in een auto die veelal minder dan €30.000 kostte.

¹ De aantekening die we hier willen maken is dat met het huidige en voorgenomen beleid die doelstelling nog niet binnen bereik ligt (42% emissieloze nieuwverkoop in 2030, 11% wagenpark).

- 62% heeft nog een andere auto naast de elektrische - meestal een brandstofauto. Het overgrote deel rijdt vooral in de elektrische auto (88%). Ter vergelijking: gemiddeld heeft 32% van de Nederlandse huishoudens meer dan 1 auto ².

De laatste brandstofauto

- Mensen investeren in de overstap van brandstofauto naar een elektrische auto: deze is vaak nieuwer en duurder
- 72% stapt van een tweedehands brandstofauto over naar een nieuwe EV: 22% koop, 16% privé lease en 34% gaat een elektrische auto van de zaak rijden
- Van de mensen die particulier een nieuwe EV kochten reed voorheen 53% een nieuw gekochte brandstofauto en 38% reed voor de overstap in een occasion.
- Brandstofrijders stappen veelal over naar een kleinere EV
- De aanschafprijs van de EV ligt veel hoger dan de laatste brandstofauto: voor een nieuwe is dat verschil rond de €20.000 en voor een tweedehands €10.000.
- Er is nauwelijks sprake van merkentrouw. Slechts 16% rijdt de elektrische auto van hetzelfde merk als de vorige brandstofauto. Van deze 16% vindt het merendeel (57%) 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 54 jaar. Stemt vooral VVD (21%), D66 (18%) of GroenLinks (11%), heeft een bovenmodaal inkomen, werkt voltijds, is hoog opgeleid en vaker samenwonend.
- EV-rijders zien zichzelf voornamelijk als *innovator* en *early adopter* (Rogers' curve), maar vergeleken met het EV- en berijdersonderzoek 2020 zien we een lichte verschuiving naar de *early en late majority* voor wie lage kosten belangrijker zijn dan techniek en milieu.

- 37% van de EV-rijders in een Vereniging van Eigenaren (VvE) heeft geen toegang tot een laadpaal
- Maar liefst 65% van alle EV-rijders voelt zich erg of heel erg een ambassadeur voor elektrisch rijden. 43% van de EV-rijders laat anderen erg of heel erg vaak in hun elektrische auto rijden. Nieuwe EV-rijders voelen zich minder ambassadeur dan mensen die al langer elektrisch rijden
- EV-rijders worden vaker naar hun positieve ervaringen met elektrische rijden gevraagd door niet EV-rijders (65%) dan naar hun negatieve ervaringen (40%).
- EV-rijders maken ook vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 74% zonnepanelen, probeert 58% minder te vliegen, 52% de auto voor korte afstanden te vermijden en heeft 26% een warmtepomp. De innovators/early adaptors onder de EV-rijders lopen met hun duurzame keuzes zo'n 5-10% voor op de EV-rijders uit de majority.

Aanschafproces

- Aan de aankoop gaat een intensieve voorbereiding vooraf met name online en via consumentenorganisaties (ANWB, Milieu Centraal, de consumentenbond, VER), waarbij de VER als meest betrouwbare bron wordt aangegeven.
- De levertijd van de elektrische auto was in het afgelopen jaar gemiddeld rond de 4 maanden. Dat is wat minder dan de levertijd uit het EV en berijdersonderzoek uit 2020 (5,5 maanden).
- Actieradius en batterij-betrouwbaarheid 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 81% krijgt die NIET aangeboden.

² [Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2010-2015 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/onderzoek-en-publicaties/2016/11/1601-huishoudens-in-bezit-van-auto-of-motor)



Financiële stimulering

- Voor particuliere EV-rijders is vrijstelling van de motorrijttuigenbelasting (MRB) de belangrijkste incentive. 18% geeft aan niet meer elektrisch te gaan rijden als de MRB vrijstelling wordt afgeschaft.
- Van degenen die particulier elektrisch zijn gaan rijden sinds de introductie van de aankoopsubsidie voor particulieren in 2020 (SEPP) heeft 53% een aanvraag ingediend. Een kwart van die aanvragen is afgewezen omdat de auto niet aan de criteria voldeed. Ruim een kwart geeft aan gewacht te hebben met de aanschaf van hun EV tot de subsidie (weer) beschikbaar was. Voor deze groep was de aanschafsubsidie bijna net zo belangrijk als de MRB vrijstelling. 27% heeft bewust geen subsidie aangevraagd (doordat men niet voldeed aan de eisen).
- Voor zakelijke EV-rijders is de verlaagde bijtelling verreweg de meest belangrijke financiële stimulering. Ongeveer 1/3 van de leaserijders geeft aan bij de huidige bijtelling (16%) niet meer te kiezen voor een EV. Potentiële impact daarvan is groot, het merendeel van de huidige rijdt immers een auto van de zaak (77% eind 2020).
- Recente EV-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. *De innovator* en *early adopter* zijn positiever over alle aspecten dan de *early majority* en *late majority*. *De majority* stelt hogere eisen.
- 96% heeft nog nooit stil gestaan met een lege batterij. En degenen die wel eens hebben stilgestaan hebben dat bijna allemaal maar 1x meegemaakt. Een mooie

reactie op de angst van vele fossiele rijders om stil te staan met een lege batterij.

- 75% 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 elektrische rijders is zodanig groot dat 94% aangeeft dat hun volgende auto ook weer een EV wordt. En dat is misschien wel de voornaamste conclusie van dit onderzoek!

Aanbevelingen

1. Benadruk richting potentiële EV-rijders de financiële voordelen van elektrisch rijden.

Denk bijvoorbeeld aan de groei van private lease, waarmee de hogere aanschafkosten verdisconteerd zijn in een maandtarief en waar ook de lagere kosten van belastingen en onderhoud in zijn verwerkt. Op deze manier wordt het communicatief lastige begrip TCO (total cost of ownership) overzichtelijk en inzichtelijk gemaakt.

2. 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 batterij-check en verlengde batterij garantie. Laat zien wat de (vaak onbekende) fiscale voordelen van elektrisch rijden zijn over de gehele gebruiksduur van de auto.

3. 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. Bevestig de huidige EV-rijders in hun keuze door ze daarover informatie, zoals dit onderzoek, te bezorgen via diverse kanalen.

4. Houd rekening met afnemende merkentrouw.

We zagen in dit rapport een lage merkentrouw bij EV-rijders. Bovendien



komen er in de komende jaren veel nieuwe (goedkope) merken op de markt. Voor autobedrijven wordt het steeds belangrijker nieuwe klanten te binden met betrouwbare informatie en advies.

5. Maak inzichtelijk wat afbouw van subsidies doet. De versnelde afbouw van stimuleringsmaatregelen leidt niet alleen tot minder snelle ingroei van nieuwe EV-rijders maar ook tot mogelijk afhakende EV-rijders. En daarmee komen we nog verder af te staan van de duurzame mobiliteitsdoelen die we met het klimaatakkoord willen bereiken.



1. Inleiding

Het nationaal EV³ 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, waar zijn of haar behoeftes liggen, 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. Wie is de EV-rijder, wat vindt hij of zij belangrijk en hoe kan die behoefte 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.evrijders.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 middels lokale, regionale, landelijke en internationale politieke lobby.

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 (I&W) en de 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@evrijders.nl. We hopen ook in vervolgonderzoeken een beroep op de EV-rijders te kunnen doen.

³ De afkorting EV voor Elektrisch Voertuig: batterij elektrisch, waterstof, of plug-in hybride auto.

2. Onderzoeksopzet

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 15 november tot 20 december 2021.

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

2.400 respondenten hebben de vragenlijst grotendeels ingevuld en 2.204 respondenten vulden hem volledig in.

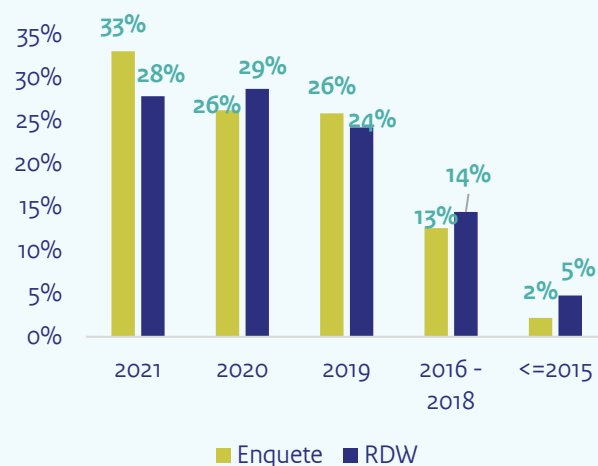
De deelnemers

De respondenten zijn overwegend man (92%), hoger opgeleid en hebben een relatief hoog inkomen. De leeftijd van de respondenten loopt van 21 tot 88 jaar, met een gemiddelde leeftijd van 54 jaar. De overgrote meerderheid woont samen met partner (45%) of met partner en kinderen (44%). De meerderheid werkt fulltime (66%) en een relatief groot deel is gepensioneerd (17%). De respondenten komen uit 326 (van de in totaal 352) Nederlandse gemeenten. Net als vorig jaar komt de grootste groep uit de gemeente Utrecht (57). 6% rijdt in een plug-in hybride auto en 93% rijdt volledig elektrisch. Ook

twintig waterstof-elektrische rijders hebben de enquête ingevuld. Als we in deze rapportage spreken over de elektrische rijder, dan bedoelen zowel berijders van volledig elektrische, plug-in hybride als waterstof auto's, tenzij anders is aangegeven.

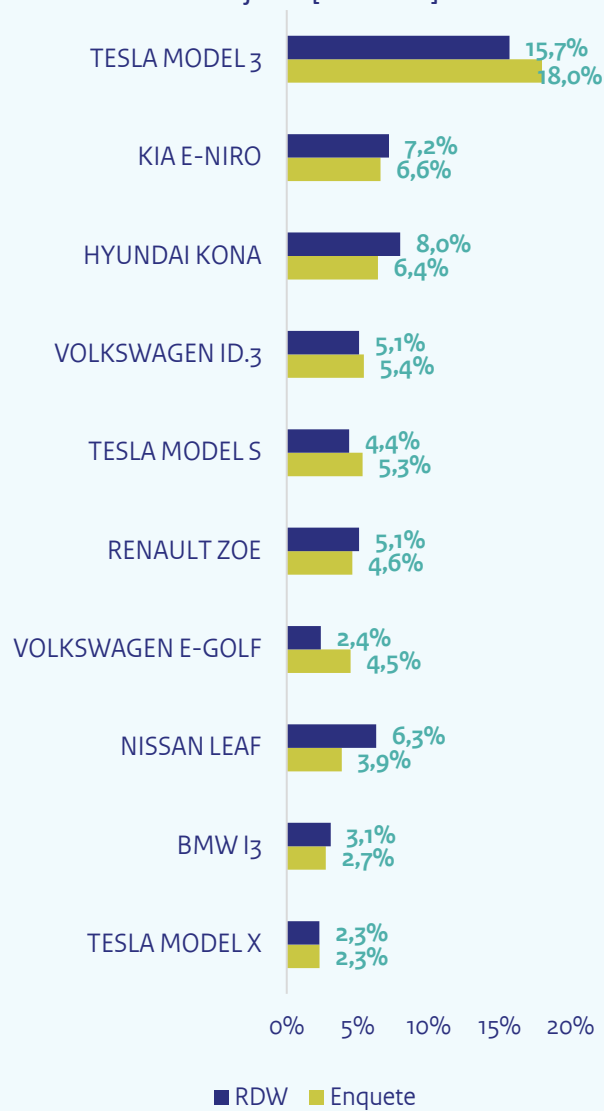
Het grootste deel van de respondenten rijdt in een elektrische auto (93%), de overige 7% heeft deze besteld en wacht op de levering.

Het merendeel van de respondenten rijdt pas drie jaar of korter elektrisch. Dat komt overeen met de feitelijke situatie, want zoals we in het actuele wagenpark terug kunnen zien (RDW), zijn de meeste elektrische rijders gestart in 2019, 2020 en 2021. Ook de 'vroege' EV-rijders zijn echter goed vertegenwoordigd (15% rijdt al voor 2018 elektrisch).



Opvallend is dat de respondentengroepen steeds meer berijders van particuliere en tweedehands auto's bevat. In onze steekproef was 46% een particuliere rijder, terwijl van alle Nederlandse EV-rijders 30% particulier rijdt (RDW, bewerking RVO). Het voordeel van deze ontwikkeling is dat we steeds meer kunnen zeggen over deze groep, die tot nu toe minder in beeld was. In onze steekproef rijdt 79% in een nieuwe en 21% in een tweedehands elektrische auto, terwijl van alle Nederlandse EV-rijders ongeveer 30% in een tweedehands EV rijdt (RDW, bewerking RVO).

De Top 10 aan merken en modellen in onze steekproef komt grotendeels overeen met de Nederlandse vloot elektrische auto's. Deze getallen bevestigen dat we kunnen spreken van een voldoende representatieve steekproef vergeleken met de gemiddelde Nederlandse EV-rijder. [N=2.383]





3. Onderzoeksresultaten

3.1 De auto

- ☐ Huidige auto
- ☐ Tweedehands auto
- ☐ Vorige auto

3.2 De berijder

- ☐ Profiel van de EV-rijder
- ☐ Aanschafproces
- ☐ Financiële stimulering
- ☐ Ervaringen

De resultaten zijn hoofdzakelijk weergegeven in percentages van het totaal. Achter iedere grafiektitel is tussen blokhaken [N=X] te vinden hoeveel respondenten de vraag hebben beantwoord.

Met behulp van statistische toetsen (t-testen) en variantieanalyse is onderzocht of de verschillen tussen groepen significant zijn. Vanwege de leesbaarheid is ervoor gekozen de statistische resultaten niet te rapporteren. Als er wordt genoemd dat er verschillen zijn tussen groepen (bijvoorbeeld tussen mensen met een nieuwe of tweedehands auto), dan is dit verschil statistisch getoetst.

3.1 De auto

In dit hoofdstuk zoomen we in op de auto. Welke EV rijdt men, wat zijn de kenmerken en hoe wordt de auto gebruikt?

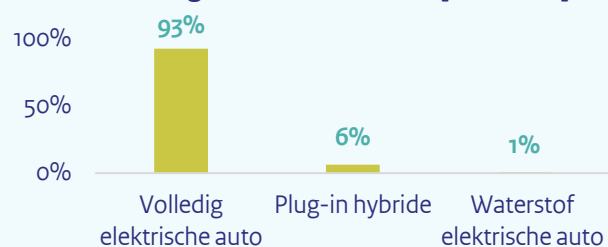
Vervolgens staan we extra stil bij de vorige auto, welke auto ruilt men in voor een EV?

De huidige auto

In dit onderdeel gaan we dieper in op de huidige auto. In welke auto rijdt men? Via welke constructie? Hoeveel kilometer per jaar en hoe kunnen we de verschillen verklaren. In dit hoofdstuk is speciale aandacht voor de tweedehandsauto.

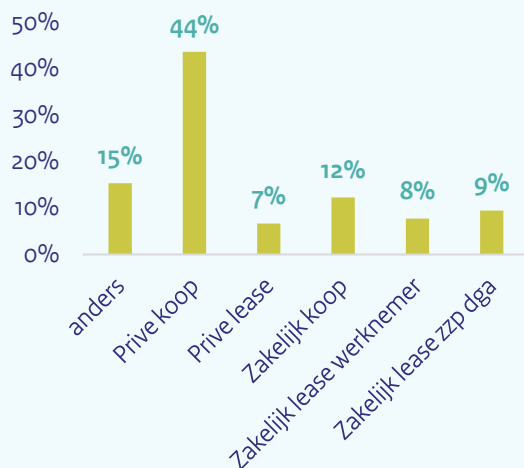
93% rijdt al in zijn of haar elektrische auto, 7% heeft deze besteld en wacht nog op levering. [N=2.675]

Het grootste deel van de respondenten rijdt in een volledig elektrische auto. [N=2.604]



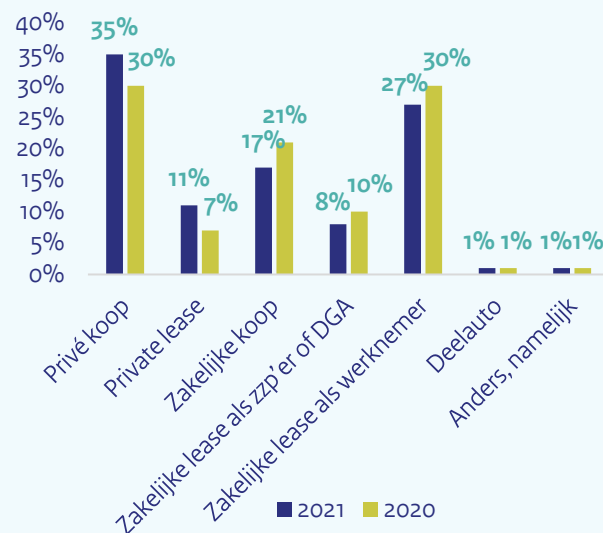
Groot aantal bestuurders van een tweedehands auto. [N=2.339]

Met name bij de privé-kopers is het aandeel tweedehands groot. Maar ook de zakelijke elektrische rijder, rijdt in 8-12% van de gevallen een tweedehands elektrische auto.



Veel privé rijders. [N=2.605]

Vergeleken met het vorige EV- en bestuurdersonderzoek is het aandeel privé auto's gestegen van 37% in 2020 naar 46% in 2021. Het aandeel elektrische privé-rijders in dit onderzoek is groter dan het aantal elektrische privé-rijders dat daadwerkelijk op de Nederlandse wegen rijdt.



Gemiddeld 18.000 km/jaar. [N=2.162]

De respondenten reden gemiddeld minder dan in het EV- en bestuurdersonderzoek van 2020. Toen was dat 27.000 km/jaar. De corona-pandemie is daarvoor een waarschijnlijke verklaring.

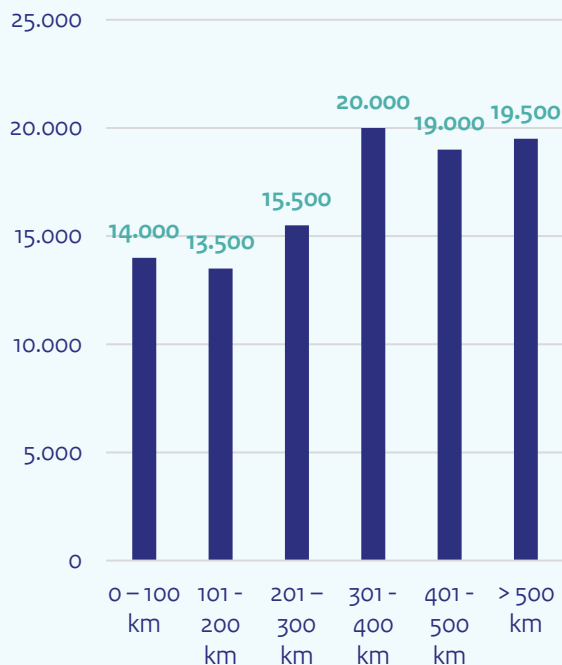
Aantal gereden kilometers [N=2.162]

Vergeleken met het vorige EV- en bestuurdersonderzoek is het aantal gereden kilometers, binnen alle koop- en leaseconstructies, afgenomen.



Hoe groter de actieradius, hoe meer kilometers. [N=2.162]

Vanaf een actieradius van meer dan 300 kilometer wordt er aanzienlijk meer gereden. Een nog grotere actieradius resulteert niet direct in meer jaarlijkse kilometers.



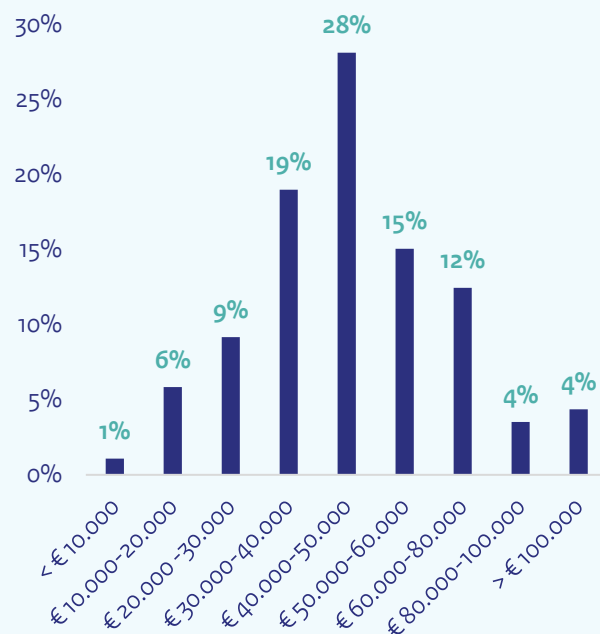
Sinds welk jaar rijd je elektrisch? [N=2.355]

Veel EV-rijders zijn in 2021 gestart met elektrisch rijden. Naast deze nieuwkomers zijn er ook veel 'ervaren' elektrische rijders, 31% rijdt al meer dan drie jaar elektrisch (31%).



Aanschafprijs €40.000 - €50.000 [N=2.492]

Het grootste deel van de elektrische auto's kost €40.000-€50.000. In onderstaand figuur is nog geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe en tweedehands auto's.



Early adopters/innovators betalen ongeveer evenveel als de 'majority' [N=1.971]

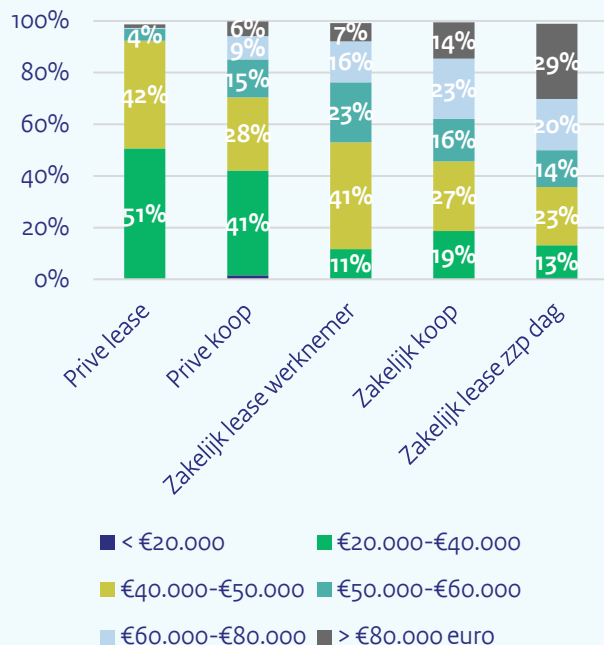
De koplopers (*innovators/early adopters*) betalen evenveel voor hun elektrische auto als de meerderheid (*early/late majority*).



Zakelijk worden er (veel) duurdere elektrische auto's gereden dan privé.

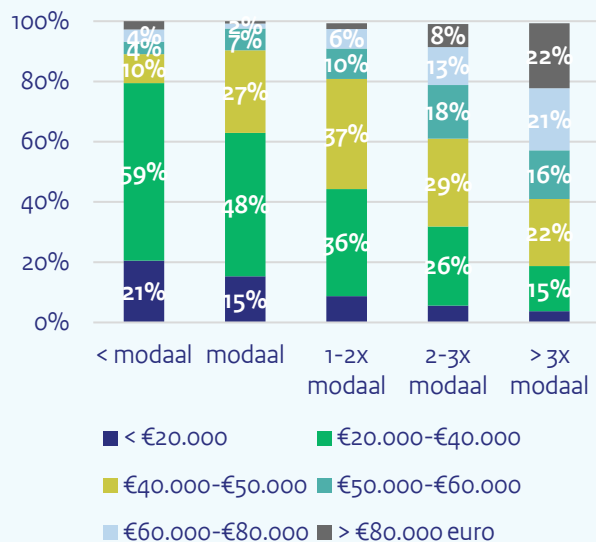
[N=2.312]

Onderstaand figuur is op basis van nieuw gekochte elektrische voertuigen, tweedehands voertuigen zijn niet meegenomen.



Hoge inkomens rijden in duurdere elektrische auto's. [N=1.826]

Het is niet zozeer een verrassing als wel een bevestiging dat de duurste elektrische auto's gereden worden door de EV-rijders met de hoogste inkomens. Dat geldt overigens ook voor brandstofauto's. Dat zie je vooral terug bij de inkomenscategorie tot en met modaal. Van hen rijdt meer dan 60% een elektrische auto van minder dan € 40.000.



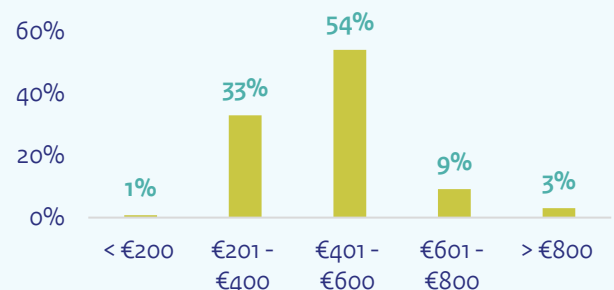
Privé lease

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

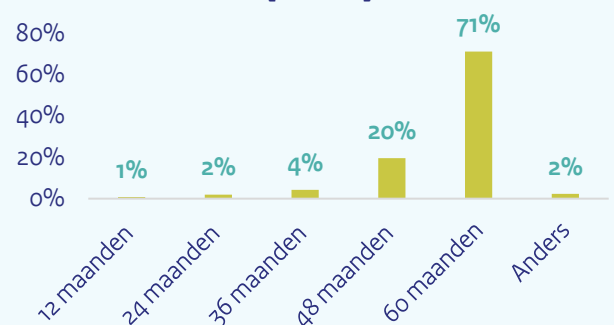
Private lease constructie geeft doorslag om elektrisch te gaan rijden (73%). [N=260]

37% van de privé leaserijders was zonder privé-lease in zijn oude auto blijven rijden en 36% was zonder privé lease wel in een andere auto gaan rijden, maar niet in een elektrische. Slechts 23% was zonder privé lease ook elektrisch gaan rijden.

Het maandelijks leasebedrag. [N=260]



Duur van contract. [N=260]



Gecontracteerde kilometers. [N=260]

78% van de privé leaserijders geeft aan dat het gecontracteerde aantal kilometers voldoende is.

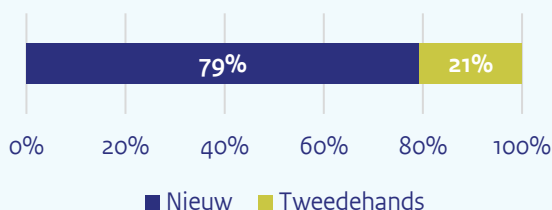


De tweedehandsauto

Het merendeel van de Nederlanders koopt 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 (tweedehands) transacties 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 het volgende hoofdstuk komt de berijder van de tweedehandsauto aan bod.

Aandeel tweedehands [N=2.502]

In dit onderzoek is het aandeel tweedehands auto's (21%) iets lager dan het aantal in het nationale wagenpark (30% - 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.

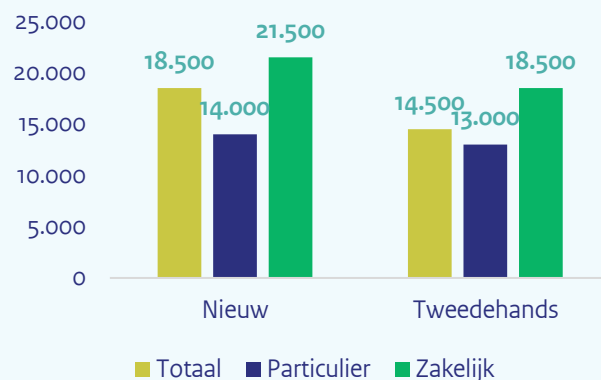


De tweedehandsauto wordt grotendeels privé gereden. [N=2.339]

De berijder van de tweedehandsauto is merendeels (75%) een particuliere rijder en in 24% van de gevallen een zakelijke rijder

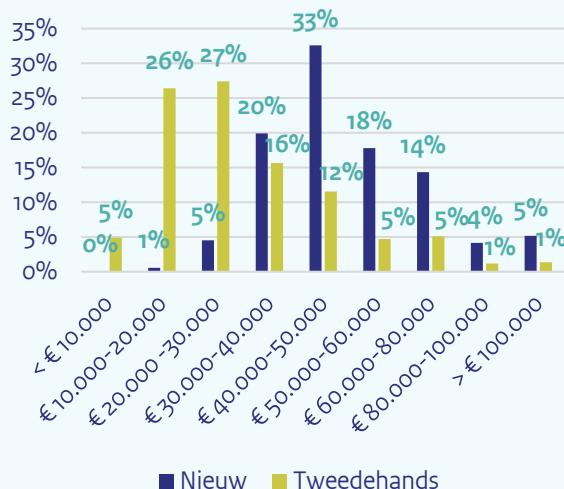
Tweedehands auto rijdt minder kilometers [N=2.162]

Dit is vooral zichtbaar in de zakelijke constructies: 21.500 km/jaar voor een nieuwe EV en 18.500 km/jaar voor een tweedehandse. Bij de particuliere rijder is dit verschil wat kleiner; 14.000 km/jaar om 13.000 km/jaar.

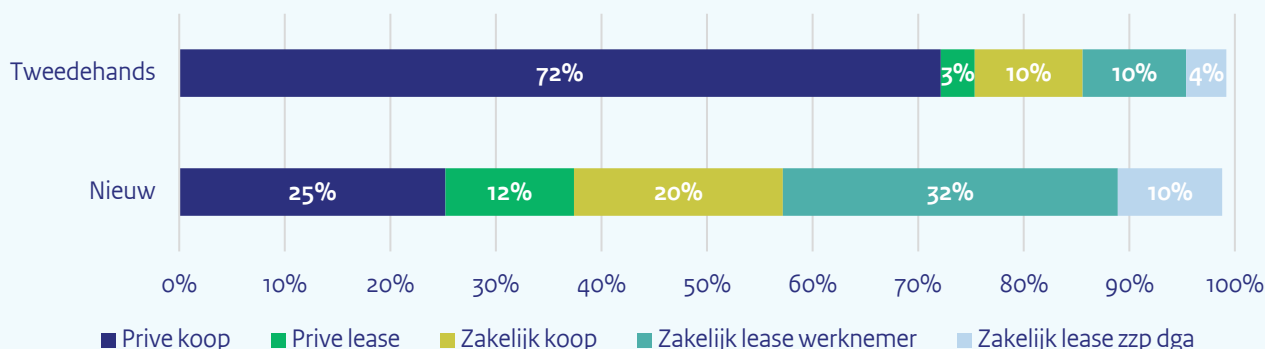


Merendeel (58%) van de aanschafprijs van tweedehands minder dan €30.000. [N=1.965]

De aanschafprijs van nieuwe elektrische auto's is een stuk hoger; het grootste deel kost €40.000 - €50.000.



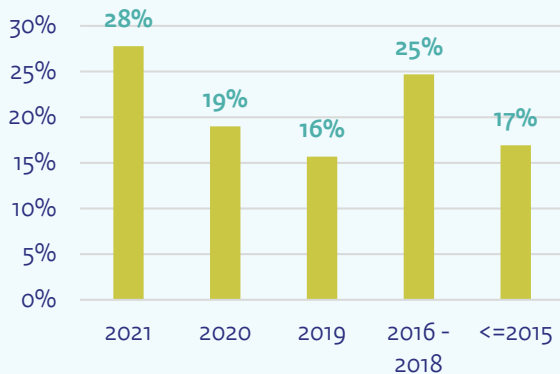
Constructie binnen nieuw/tweedehands



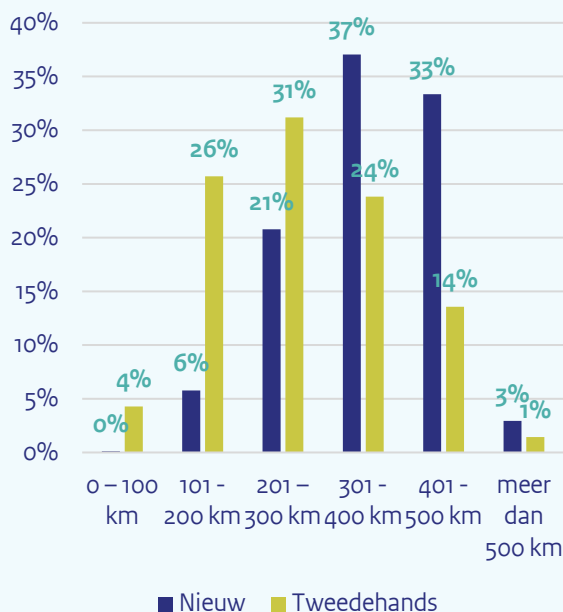
Het aandeel tweedehands neemt toe.

Van de EV-rijders die in 2021 elektrisch gingen rijden, was dat in 28% van de gevallen in een tweedehands auto, terwijl dat in 2019 nog maar 16% was.

Aandeel tweedehands [N=2.338]



Actieradius van tweedehands significant lager... [N=2.153]



... maar vertrouwen in actieradius is hoog [N=2.153]

"Ik kan vertrouwen op de actieradius die mijn auto in de praktijk weergeeft." [1-5]

Nieuw 4,15

Tweedehands 3,99

Zekerheid over de actieradius [N=2.153]

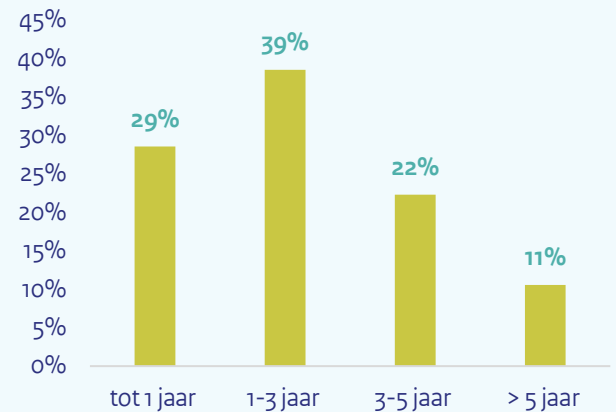
"Ik voel me vaak onzeker over de actieradius van mijn elektrische auto." [1 -5]

Nieuw 1,81

Tweedehands 1,94

68% tweedehands EV was bij aanschaf jonger dan 3 jaar. [N=511]

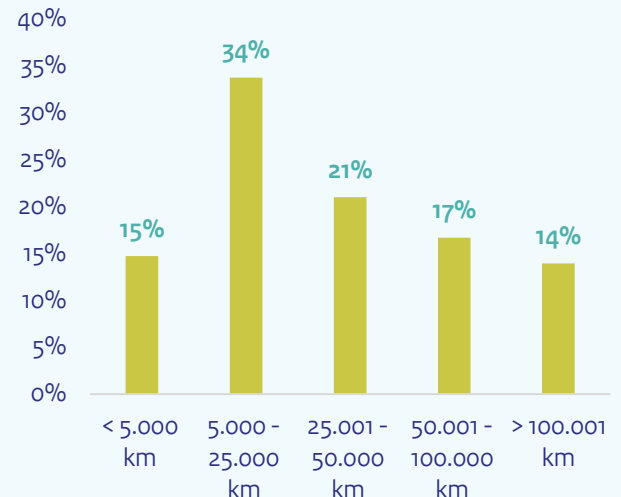
29% van de verkochte tweedehands auto's is jonger dan een jaar en slechts 11% is ouder dan vijf jaar.



Tweedehandsauto heeft weinig kilometers op de teller staan.

In 15% van de gevallen was dat minder dan 5.000 km en 31% had meer dan 50.000 km gereden bij aanschaf. Deze 31% is grotendeels ouder dan 3 jaar.

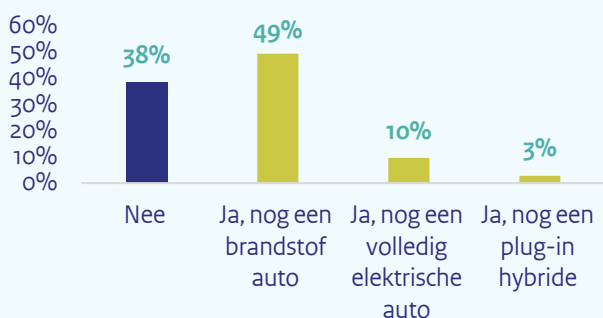
Hoeveel kilometer had je huidige auto op de teller toen je deze aanschafte? [N=511]



Auto's in het huishouden

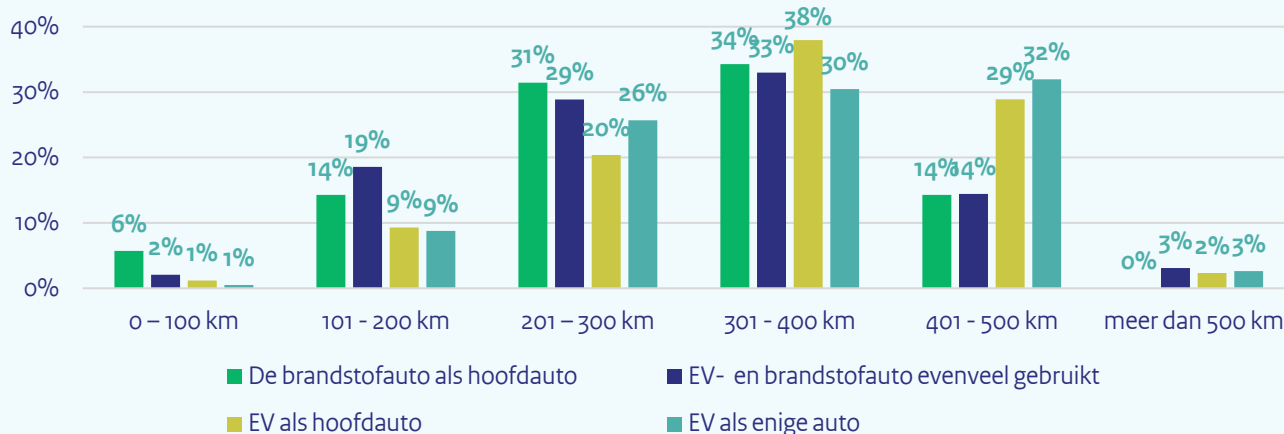
62% van de respondenten heeft nog een andere auto naast de elektrische auto. Meestal een brandstofauto. [N=2.474]

Ten opzichte van de landelijke cijfers is dat veel. Ter vergelijking: gemiddeld heeft 75% van de Nederlandse huishoudens een auto, van deze huishoudens heeft 32% meer dan 1 auto ⁴. 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.



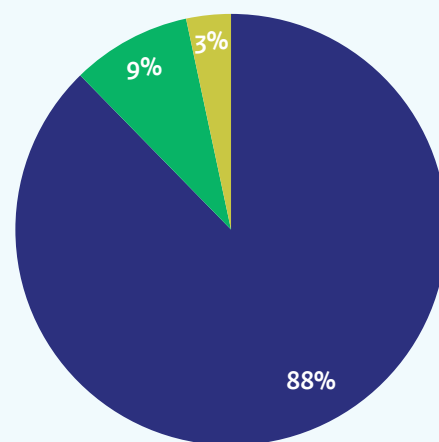
De EV als tweede auto heeft meestal een beperkte actieradius [N=1.070]

Indien de brandstofauto de hoofdauto is, heeft de tweede elektrische auto over het algemeen een kleinere actieradius van 100 tot 200 km. In 20% van de gevallen is de range lager dan 200 km. Als de elektrische auto de enige auto in het huishouden betreft, of als hoofdauto gezien wordt, dan is de range groter. In 90% van de gevallen ligt deze boven de 200 km.



In 88% van de gevallen wordt de elektrische auto voor de meeste ritten gebruikt. [N=1.136]

In slechts 3% van de gevallen wordt de brandstofauto voor de meeste ritten gebruikt.



- 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

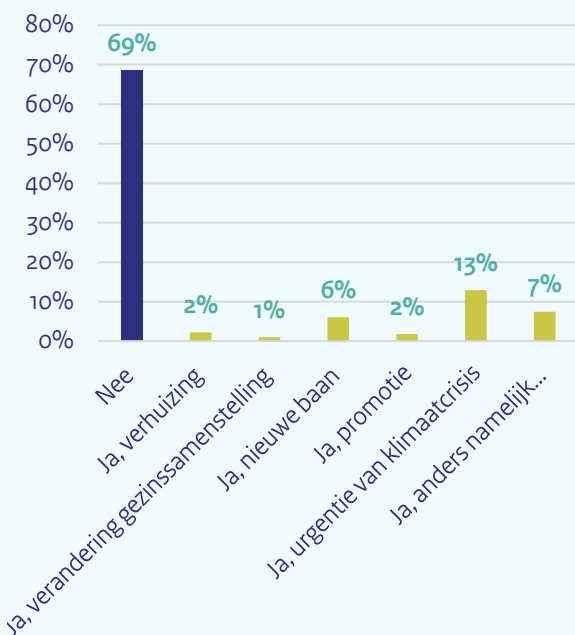
⁴ [Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken, 2010-2015 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/onderwerpen/vervoer/huishoudens-in-bezit-van-auto-of-motor)

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.

Aanschaf EV ging meestal niet gepaard met een grote verandering. [N=2.153]

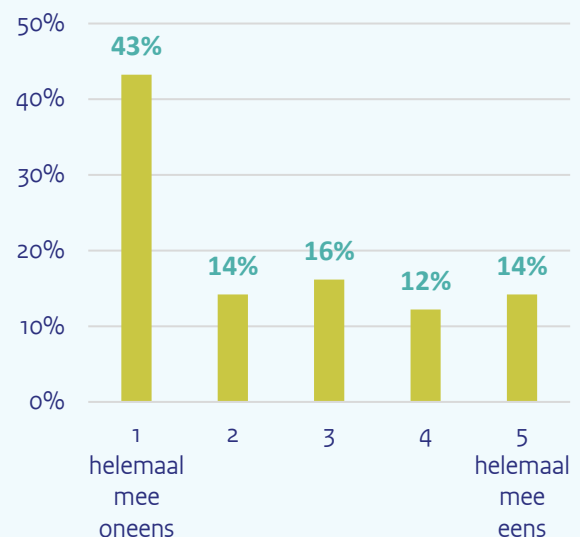
Dit betekent dat men langzaam maar zeker 'toe is' aan de aanschaf van een elektrisch voertuig. Slechts in 31% van de gevallen geeft men aan dat een grote verandering de aanleiding heeft gevormd voor de overstap



Merktrouw speelt slechts een kleine rol [N=2.147]

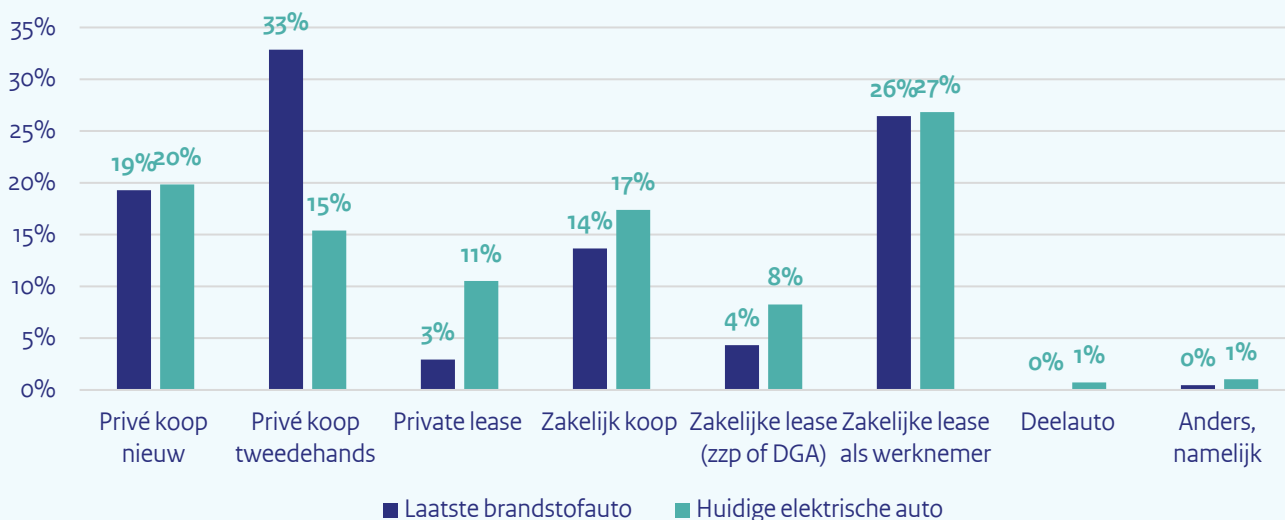
Slechts 16% van de respondenten rijdt een elektrische auto van hetzelfde merk als de vorige brandstofauto.

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." 12% is het hiermee eens en 14% helemaal mee eens. [N=303]



Veel EV-rijders reden voorheen een tweedehands koop brandstofauto. [N=2.152]

Aan de andere kant zien we bij de elektrische rijders relatief veel private lease.



73% van de voormalig tweedehands brandstofrijders rijdt nu een nieuwe EV. [N=636]

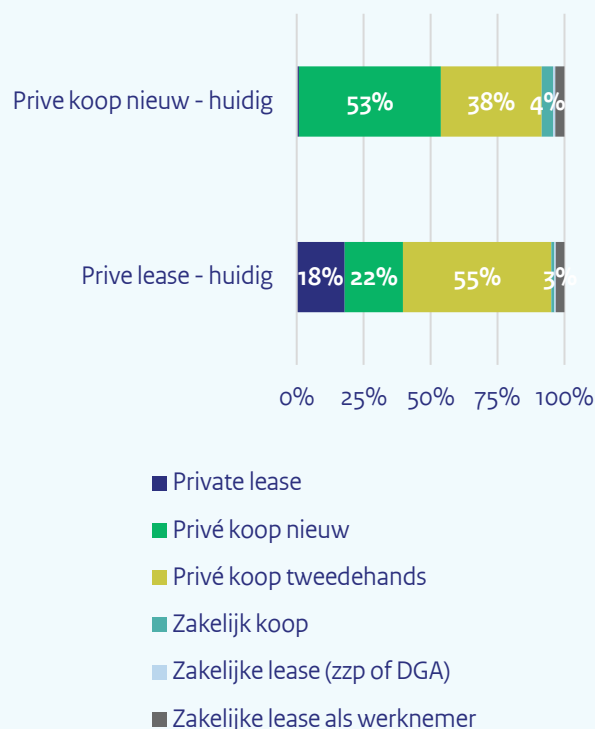
Veel voormalig tweedehands rijders kiezen bij de elektrische auto voor een andere constructie. **27%** blijft tweedehands rijden, **22%** koopt een nieuwe EV en **16%** rijdt de EV via een private lease constructie. Een opvallend groot deel is de EV zakelijk gaan rijden, namelijk **35%**.

Voormalig privé koop tweedehandsrijder



38% van de EV-rijders die privé een nieuwe EV heeft gekocht, reed voorheen tweedehands. [N=819]

Voor de privé leaseconstructie geldt zelfs dat een nog groter deel voorheen 'privé koop tweedehands' reed.

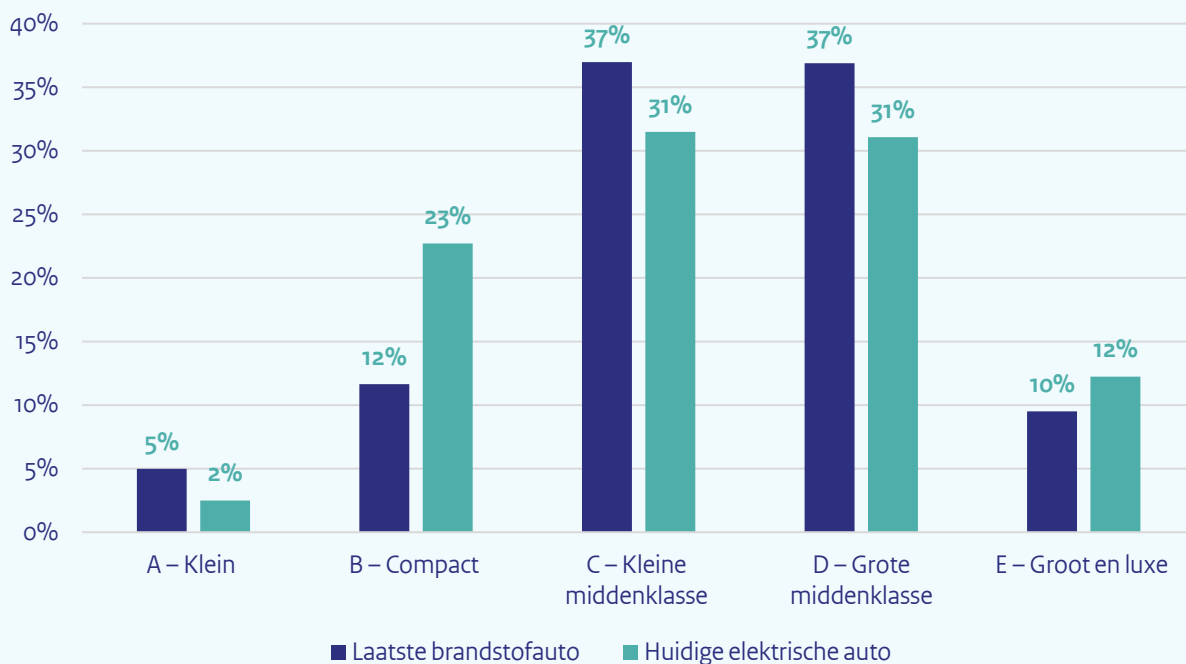


EV-rijder kiest vaak voor kleiner (B-)segment auto. [N=1.928]

De vorige brandstofauto viel grotendeels in segment C en D, de huidige elektrische auto is verdeeld over het B, C en D segment.

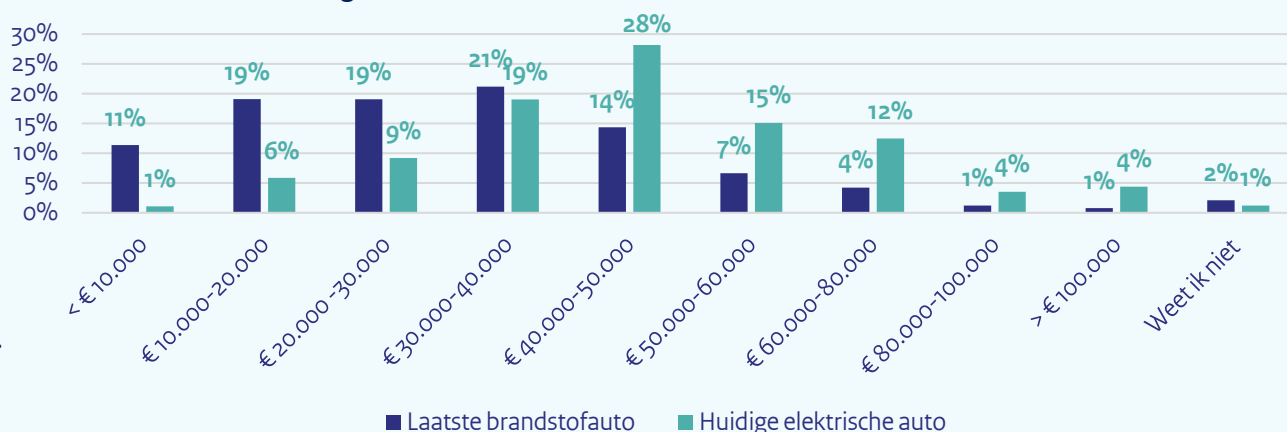
Van de EV-rijders die in hun vorige brandstofauto een segment D of E reden is ongeveer de helft een kleiner segment gaan rijden. Aan de andere kant is ook een aanzienlijk deel van de EV-rijders, die in hun vorige brandstofauto een segment A of B reed, in een groter segment gaan rijden. Binnen het C-segment is ongeveer de helft in hetzelfde segment gebleven, een kwart is groter gaan rijden en een kwart is kleiner.

Er is dus veel gewisseld en men kiest vaker voor een ander (hetzij groter, hetzij kleiner) segment dan waar men in de brandstofauto in reed. Per saldo is men iets kleiner gaan rijden dan voorheen.



Aanschafprijs EV stuk hoger dan vorige brandstofauto [N=2.153]

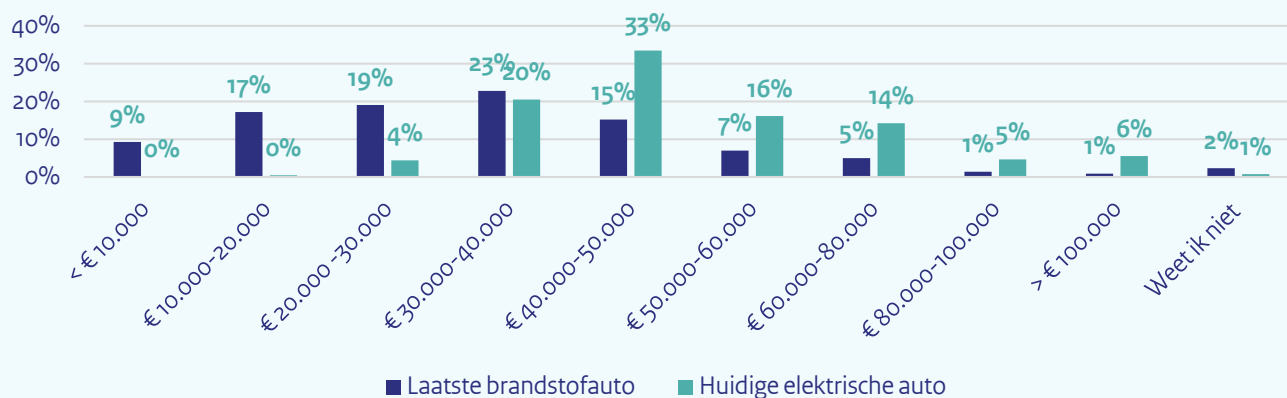
Ondanks dat men, gemiddeld genomen, voor een iets kleiner segment gaat, geeft de elektrische rijder een stuk meer geld uit aan de nieuwe EV dan aan de vorige brandstofauto.



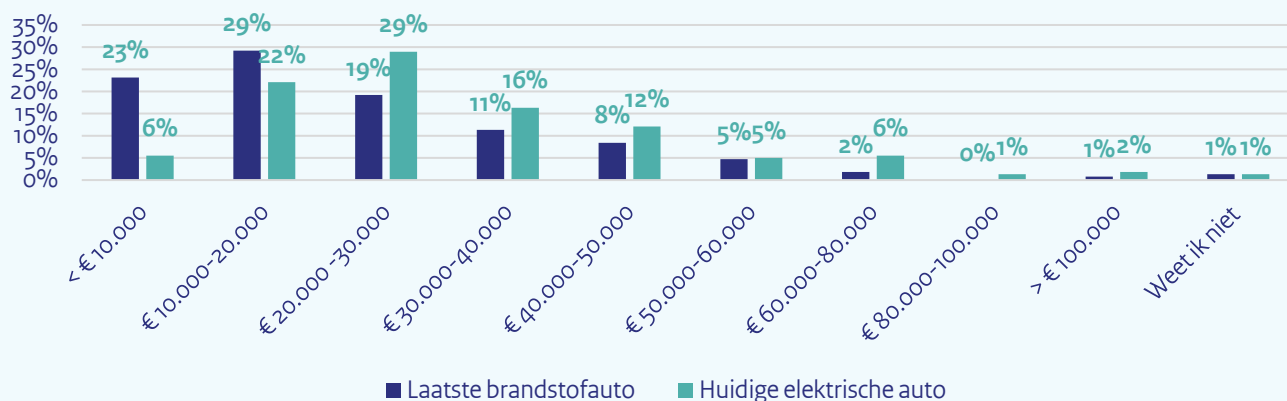
Verskil groter bij nieuwe auto's dan bij tweedehands

Bij de aanschaf van een nieuw voertuig betaalt men gemiddeld € 20.000 meer dan bij de laatste brandstofauto. Bij tweedehands is dat verschil ongeveer €10.000.

Nieuw [N=1.645]



Tweedehands [N=380]



3.2 De berijder

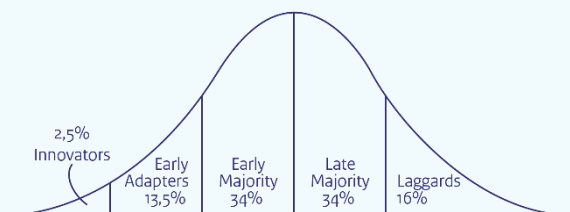
In dit hoofdstuk maken we kennis met de EV-rijder. Met wie hebben we te maken? Wat vindt men belangrijk? En is de EV-rijder een voorloper of hebben we te maken met de *majority*?

In het eerste deel van dit hoofdstuk is er speciale aandacht voor de berijder van een tweedehandse 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?

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*.

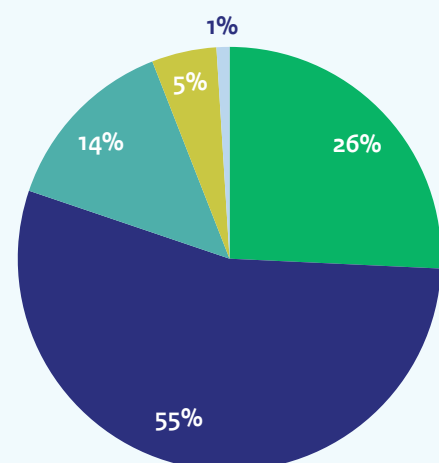


Innovators zijn mensen die altijd als eerste een nieuwe uitvinding willen uitproberen. Zij worden gevolgd door de *early adopters*, personen die relatief vroeg nieuwe technieken uitproberen. De grootste groep, de naam zegt het al, wordt gevormd door de *early majority* en de *late majority*, de meerderheid, 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 vorig jaar 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 (55%) zijn op basis van hun antwoorden te kenschetsen als *early adopters*. Een kleiner deel (26%) als een *innovator* en 14% ziet zichzelf als *early majority*. Van de respondenten beschouwt 5% 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* gemotiveerd worden door de technologische kant van de elektrische auto, wordt de *majority* waarschijnlijk op een andere manier gemotiveerd om elektrisch te rijden.

EV rijders en Rogers' persona's [N=2.385]



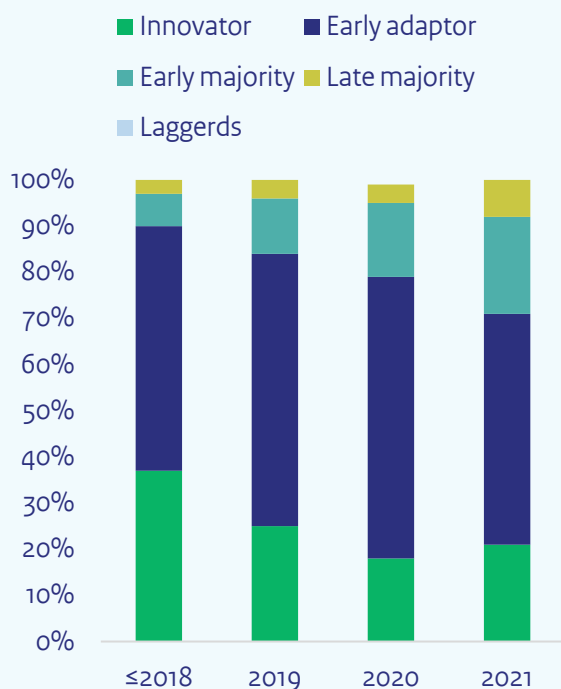
De *majority* begint zich aan elektrisch rijden te wagen

De trend die we zien ten opzichte van vorig jaar komt overeen met de trend die we zien als we de Rogers' verdeling bekijken per jaar waarin men elektrisch is gaan rijden: het aandeel *innovators* en *early adopters* neemt af en het aandeel *early* en *late majority* neemt toe.

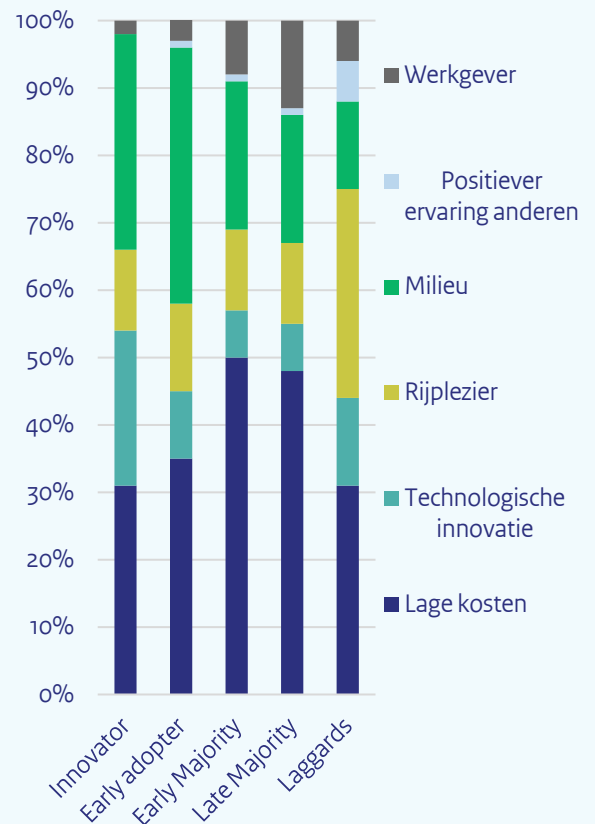
De *majority* gaat voor lage kosten

Deze verschuiving naar de *early* en *late majority* suggereert dat de motieven om elektrisch te rijden veranderen. Dit onderzoek laat inderdaad 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.

EV-rijders en Rogers' persona's vanaf start elektrisch rijden [N=2.232]



Het belangrijkste motief voor EV-rijders per Rogers' persona [N=2.283]



Aandeel tweedehands is groter bij de (*early majority*) [N = 2.359]

De *majority* kauft vaker een tweedehands auto aan dan de *innovators* (24% ten opzichte van 19%) en *early adopters*. Dit suggereert dat er meer tweedehands auto's worden aangeschaft nu de groep *early majority* toeneemt.

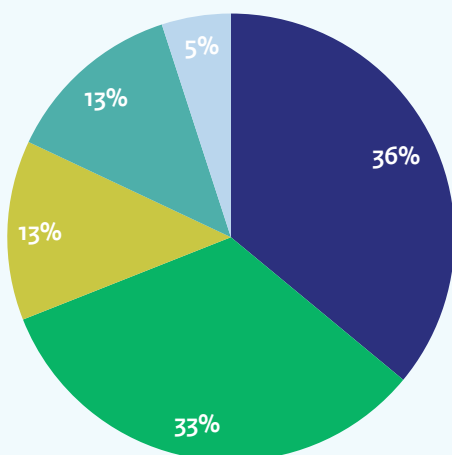
Persona's

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

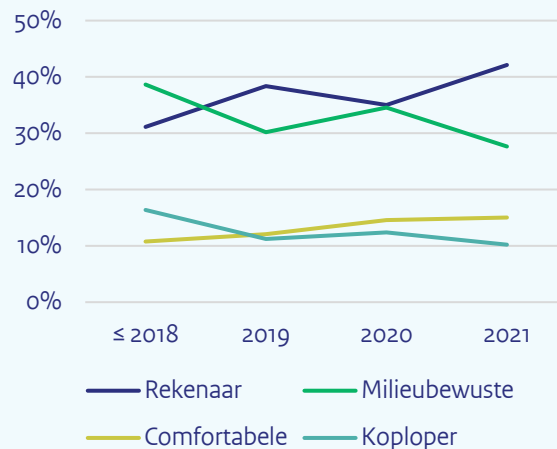
We stelden de volgende vraag [N=2.287]:

"Hoe belangrijk waren onderstaande overwegingen in je beslissing om elektrisch te gaan rijden?"

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

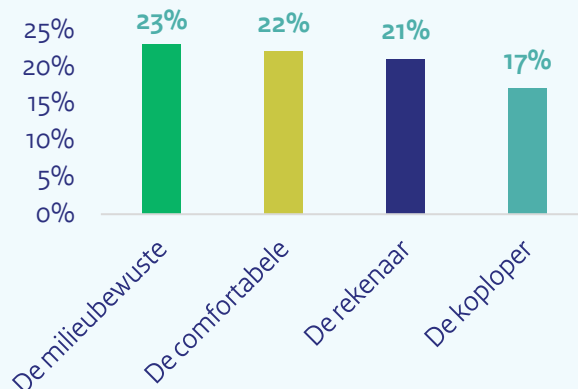


Op basis van deze uiteenlopende motivaties om elektrisch te rijden, classificeren we de volgende vier persona's.



Tweedehands elektrische auto [N=2.152]

De koploper rijdt minder vaak een tweedehands elektrische auto dan de rekenaar, milieubewuste en comfortabele.



De rekenaar (36%), die elektrisch rijdt omwille van de lage kosten.

De koploper (13%), die elektrisch rijdt omwille van de technologische innovatie.



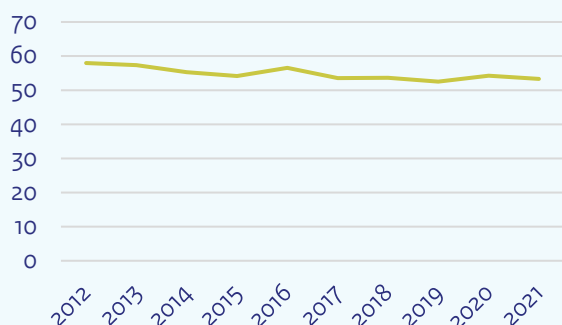
De milieubewuste (33%), die elektrisch rijdt omwille van de lage milieubelasting.

De comfortabele (13%), die elektrisch rijdt omwille van het rijplezier.



De EV-rijder is vaak man en gemiddeld 54 jaar. [N=2.233]

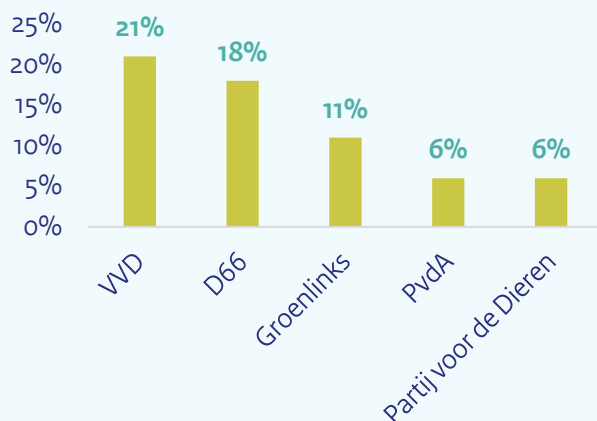
De gemiddelde leeftijd van de elektrische rijder neemt, naar gelang het jaar dat men is gestart met elektrisch rijden, langzaam af. De EV-rijder die startte in 2012 was gemiddeld 58 jaar en de EV-rijder die in 2021 startte is gemiddeld 53 jaar.



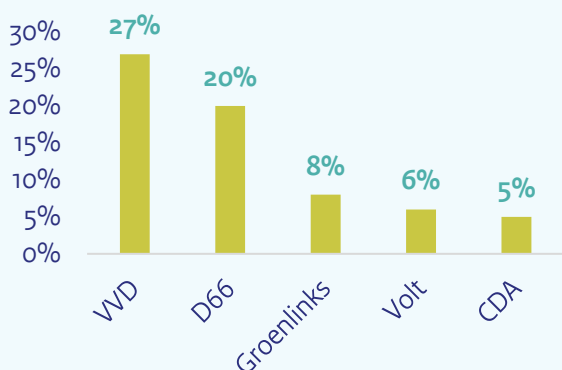
Zowel privé als zakelijke EV-rijders stemmen vooral VVD, D66 en Groenlinks.

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

Top 5 partijen privé rijder [N=1.024]



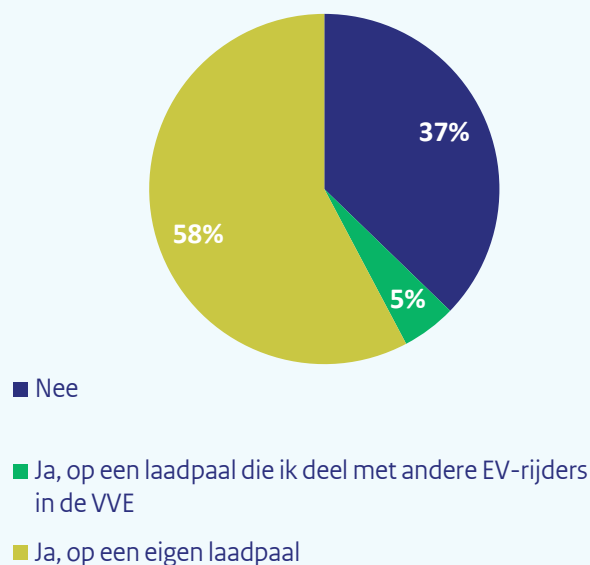
Top 5 partijen zakelijke rijder [N=1.167]



Thuisituatie

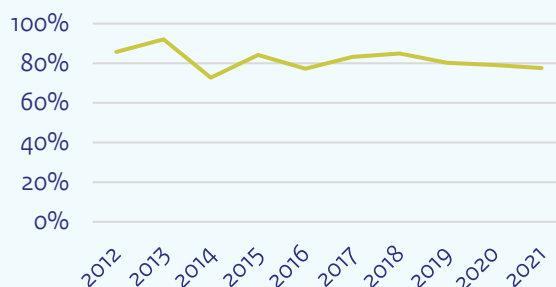
310 respondenten hebben een koopwoning met een VvE. 77% geeft aan dat de VvE ook een parkeergelegenheid/garage heeft.

37% van de EV-rijders in een woning met een VvE heeft geen toegang tot een laadpaal [N=239]



81% kan op eigen terrein een laadpunt plaatsen. [N=2.187]

Het aandeel EV-rijders dat op eigen terrein kan laden blijft over de jaren redelijk stabiel. Van de elektrische rijder die in 2012 startte, kon iets meer dan 80% op eigen terrein laden. Bij EV-rijders die in 2021 startten is dat net wat minder dan 80%. Daarnaast heeft 6% een laadpunt besteld maar wacht nog op de installatie.

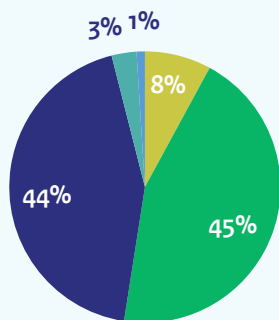


Vanuit het Nationaal Laadonderzoek (2021) weten we dat een deel van de thuisladers via het stopcontact laadt. Dat kan verklaren waarom niet alle EV-rijders met een eigen oprit ook een laadpaal hebben geïnstalleerd.

Elektrisch rijder is vaak samenwonend [N=2.237]

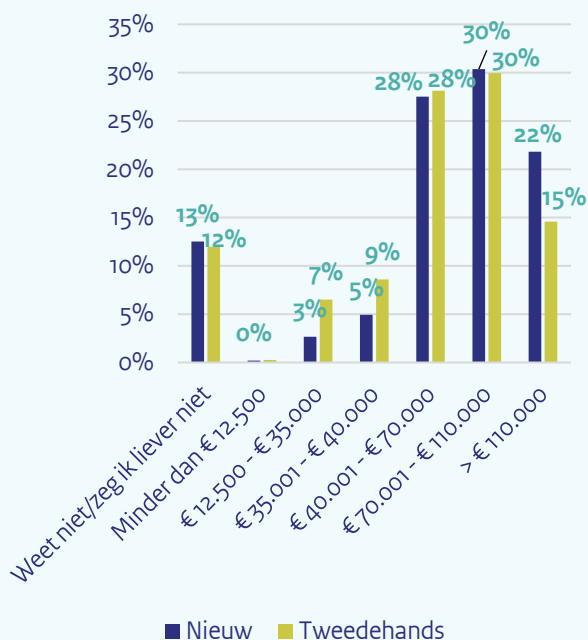
Respondenten wonen vooral samen met hun partner of met partner en kinderen. Het aandeel alleenstaanden is laag in vergelijking met de rest van Nederland. Er zijn geen noemenswaardige verschillen in de huishoudsamenstelling van bestuurders van nieuwe versus tweedehands auto's.

- Alleenstaand
- Samenwonend met partner
- Samenwonend met partner en kind(eren)
- Alleenstaande ouder
- Overig



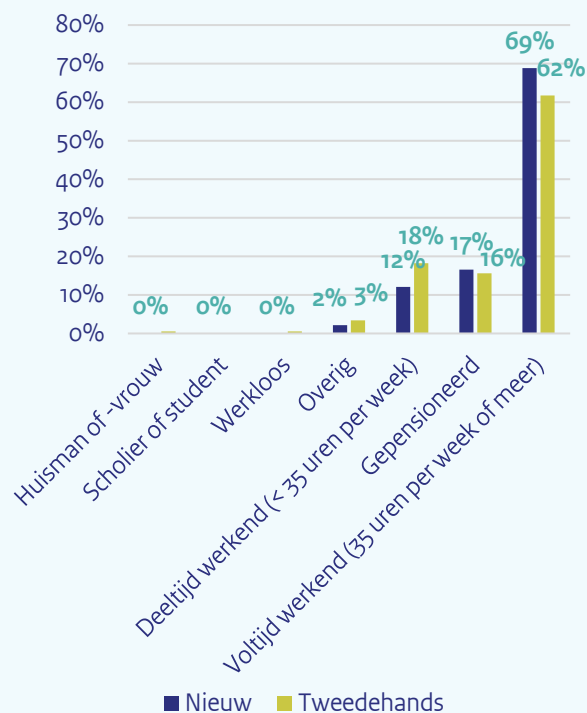
De EV rijder verdient boven modaal [N=2.237]

De bestuurder van een tweedehands EV verdient (ver) boven modaal, maar net wat minder dan de bestuurder van een nieuwe EV.



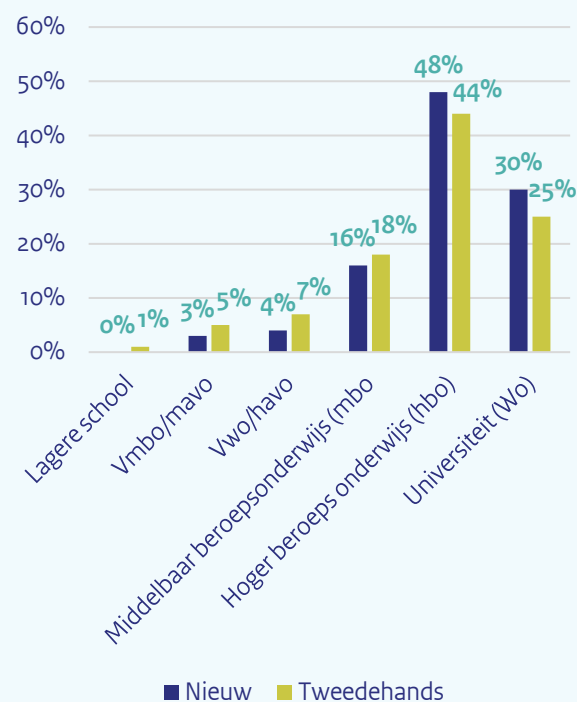
De meeste EV-rijders werken voltijds [N=2.239]

De bestuurder van een tweedehands EV werkt in verhouding wat vaker deeltijd dan de bestuurder van een nieuwe EV.



EV-rijders zijn relatief hoog opgeleid [N=2.339]

In vergelijking met de bestuurder van een nieuwe EV is de bestuurder van een tweedehands EV net iets minder hoog opgeleid.



Veel EV-rijders voelen zich ambassadeur [N=2.154]

Maar liefst 65% van alle EV-rijders voelt zich erg of heel erg een ambassadeur voor elektrisch rijden. Hoe langer mensen elektrisch rijden hoe meer ze zich een ambassadeur voelen.



Berijders van een tweedehandse EV voelen zich net zo vaak ambassadeur als berijders van een nieuwe EV. [N=395] [N=1.624]

Op een schaal van 1-5 geeft de berijder van een tweedehandse EV een 3,8 en de berijder van een nieuwe EV een 3,7 op de vraag of men zich een ambassadeur voelt.

De EV-rijder laat anderen het elektrisch rijden ervaren [N=2.165]

43% van de EV-rijders laat anderen vaak (4 en 5 op een schaal 1-5) in hun elektrische auto rijden. In het EV- en berijdersonderzoek 2020 was dit nog 52%.

Veel interesse van niet EV-rijders... [N=2.165]

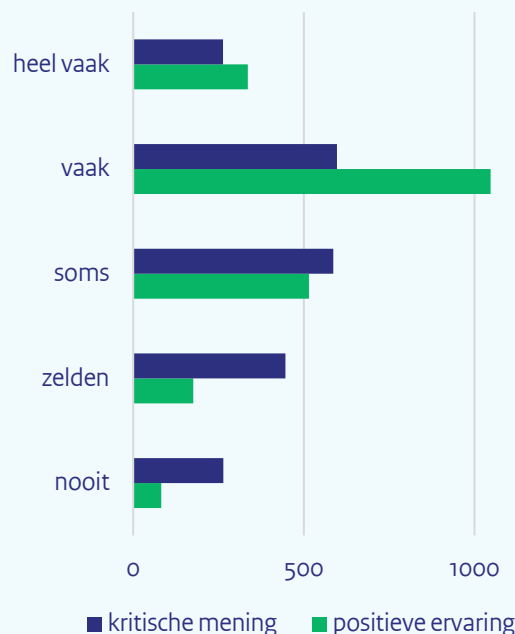
De meeste respondenten (65%) worden regelmatig door niet EV-rijders gevraagd naar hun ervaringen met elektrisch rijden. Deze vragen variëren van kritisch tot positief. Wat opvalt, is dat de onderwerpen waar men kritisch over is of juist geïnteresseerd in is grotendeels overeenkomen. Het is slechts de toon die varieert. Vaak gaat het over de kosten, de actieradius en de laadmogelijkheden. Daarbij benadert de criticus de negatieve kant van deze onderwerpen en de enthousiasteling stelt vragen van positieve aard. De vraag naar positieve ervaringen beslaat daarnaast ook de onderwerpen rijcomfort en de mogelijkheid om op vakantie te gaan.

... maar ook kritische vragen [N=2.165]

Nog niet iedereen is goed op de hoogte van wat elektrisch autorijden precies inhoudt en 40% van de respondenten wordt dan ook regelmatig geconfronteerd met een kritische mening over elektrisch rijden. Daartegenover geeft 30% van de elektrische rijders aan dat ze zelden tot nooit een kritische mening horen. Als de EV-rijder met een kritische mening wordt geconfronteerd, gaat dat in de meeste gevallen over de gepercipieerde negatieve milieu- en duurzaamheidsaspecten van elektrische auto's.

Word je door niet-elektrische rijders naar je positieve ervaring gevraagd of met een kritische mening geconfronteerd? [N= 2.156]

EV-rijders worden vaker naar hun positieve ervaringen met elektrische rijden gevraagd door niet elektrische rijders (65%) dan naar hun negatieve ervaringen (40%).



EV-rijder gaat voor duurzaamheid [N=2.383]

EV-rijders maken ook vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 74% zonnepanelen op het dak, probeert 58% minder te vliegen, 52% de auto voor korte afstanden te vermijden en 26% heeft een warmtepomp. *De innovators en early adopters* gaan hierin wat verder dan de *(early and late) majority*; voor alle keuzes 5 á 10%.

Aanschafproces

Hoe beleeft de EV-rijder het aanschafproces? Wat is daarin belangrijk en wat kan beter?

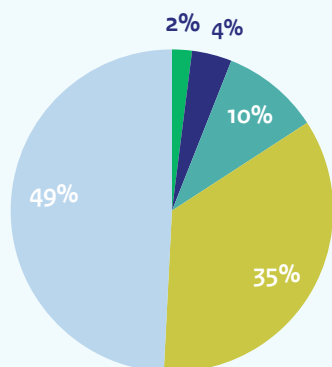
Dit hoofdstuk vat de feedback samen van de respondenten over de beschikbare informatie en betrouwbaarheid van informatie en over het effect van de financiële stimulering op de aanschaf van een EV.

Gemiddelde levertijd is 4 maanden [N=879]

Dat is wat minder dan de levertijd uit het EV en berijdersonderzoek uit 2020 (5,5 maanden). Voor de EV-rijder die nog wacht op zijn bestelling is de levertijd iets langer, namelijk 4,5 maand [N=115].

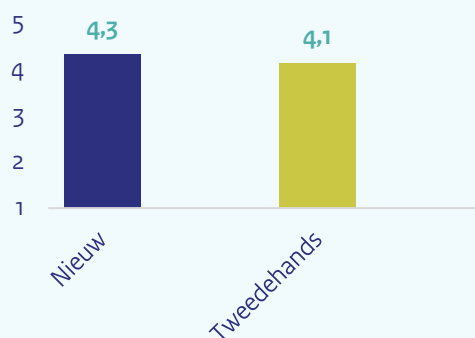
De EV-rijder verdiept zich in elektrisch rijden [N=1365]

■ Heel weinig 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ Heel veel 5



Tweedehands kopers verdiepen zich wat minder dan nieuwkopers. [N=1365]

Maar met 4,1 op een schaal van 1-5 zoeken zij nog steeds veel uit over de aanschaf en het gebruik van de elektrische auto.

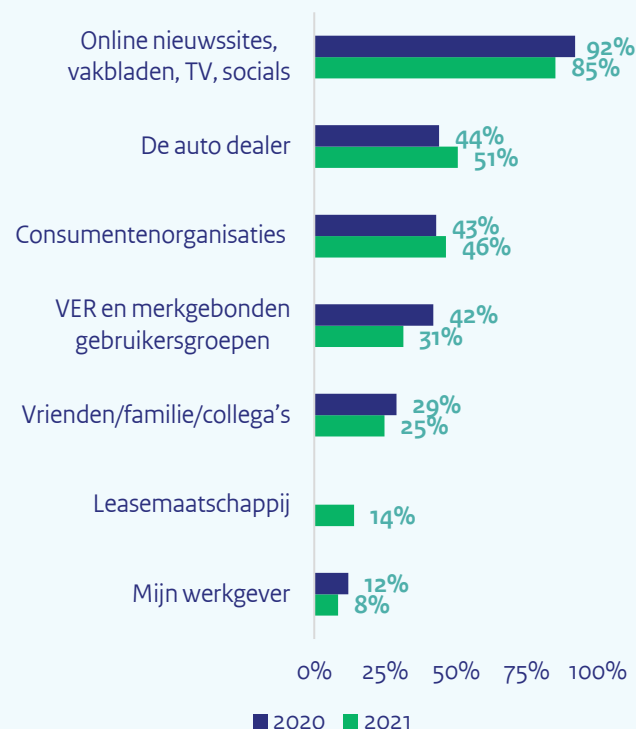


Hoe verder mensen voorlopen hoe meer ze zich verdiepen. [N=1.365]



Waar haalt de EV-rijder informatie vandaan? [N=1.365]

Online nieuwssites, vakbladen, TV-programma's en social-media worden het meest geraadpleegd. Ten opzichte van het EV en berijdersonderzoek 2020 valt op dat de autodealer vaker wordt geraadpleegd en dat men afgelopen jaar wat minder vaak informatie van de Vereniging Elektrische Rijders (VER) ophaalde. Consumentenorganisaties (Milieu Centraal, ANWB, de consumentenbond etc.) blijven met 46% een belangrijke bron.



Betrouwbaarheid bronnen [N=1.365]

De betrouwbaarheid van de twee meest geraadpleegde bronnen is in verhouding laag. De meest betrouwbaar geachte bronnen zijn consumentenorganisaties (consumentenbond, ANWB, milieucentraal etc.) en de VER.

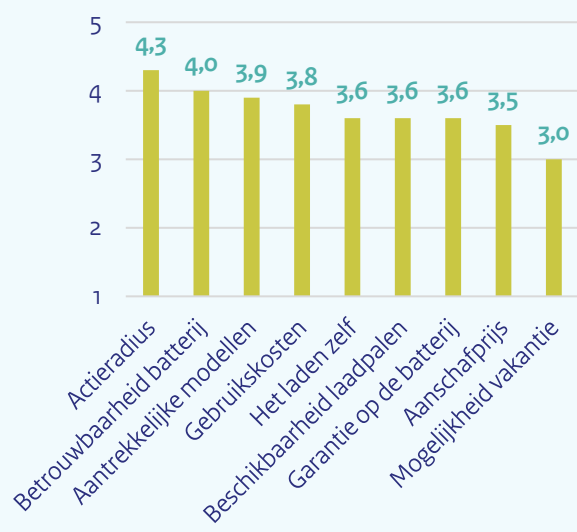
De betrouwbaarheid komt overeen met wat men in het onderzoek van 2020 aangaf.



Belangrijke factoren in het aanschafproces

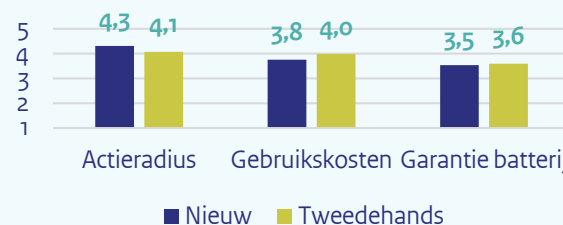
Actieradius en betrouwbaarheid van de batterij zijn belangrijkste factoren [N=1.341]

Met de elektrische auto op vakantie kunnen, vindt men het minst relevant.



Berijders van een tweedehandse EV vinden actieradius en batterijstaat belangrijker dan berijders van een nieuwe EV. [N=1.341]

Ook de gebruikskosten vindt de berijder van een tweedehandse EV significant belangrijker dan de berijder van een nieuwe EV.

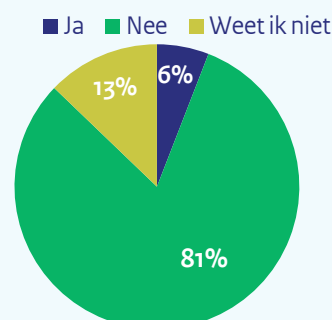


Batterijcheck belangrijk voor de berijder van een tweedehands EV. [N=1.347]

Deze EV-rijder vindt een onafhankelijke check op de batterij erg belangrijk (4 op een schaal van 1-5)

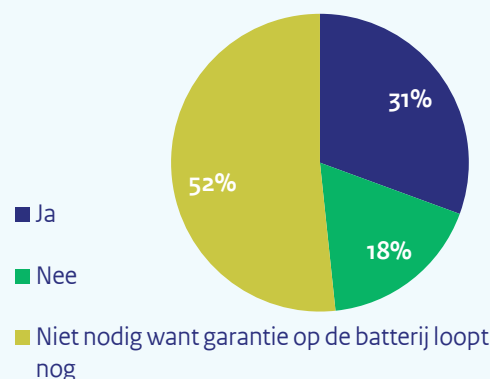
De meerderheid is geen check aangeboden [N=390]

Slechts 6% heeft een batterijcheck gekregen.



Garantie op de batterij is gebruikelijk [N=389]

Berijders van tweedehands EV's kunnen vaak nog gebruik maken van de fabrieksgarantie (52%). 31% van de respondenten kreeg een garantie aangeboden en 18% heeft dat niet gehad of is zich niet bewust van de fabrieksgarantie.



Financiële stimulering

Zakelijke EV-rijder

De verlaagde bijtelling is verreweg de meest belangrijke financiële stimulering voor de zakelijke EV-rijder. (Schaal 1-5)



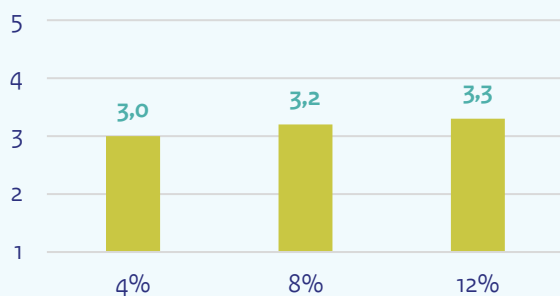
31% van de zakelijke rijders geeft aan niet voor een nieuwe EV te kiezen bij de huidige bijtelling van 16%. [N=327]

Dit geldt in sterkere mate voor EV-rijders die nu nog een veel lagere bijtelling hebben (4% of 8%). Dit zijn wel de mensen van wie het huidige leasecontract het eerste afloopt en die een nieuwe auto van de zaak moeten kiezen.

Hoe lager het bijtellingstarief hoe meer men twijfelt elektrisch te blijven rijden bij verhoging van het tarief. [N=327]

Voor de EV-rijder die nu 4% betaalt is de stap naar 16% aanzienlijk groter dan voor de EV-rijder die nu 12% betaalt.

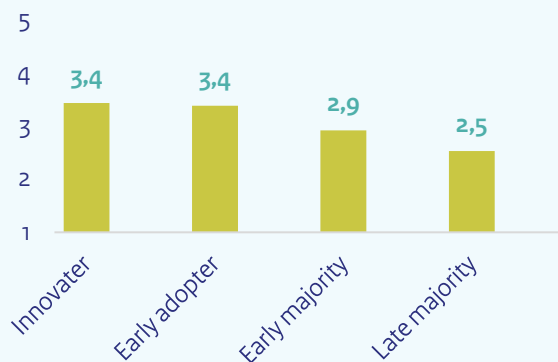
Rijd je nog steeds elektrisch bij een bijtellingspercentage van 16%? (Schaal 1-5)



Innovators zijn meer bereid om EV te blijven rijden bij een verhoogde bijtelling dan *majority* [N=327]

Er zijn duidelijke verschillen: de *early* en *late majority* hebben serieuze twijfels over het continueren van het elektrisch rijden bij een verhoogde bijtelling. Dit is een kritisch punt aangezien de meeste Nederlanders in de categorie (*early* en *late*) *majority* vallen. De *laggards* zijn niet meegenomen, want er was slechts één respondent in deze categorie.

Rijd je nog steeds elektrisch bij een bijtellingspercentage van 16%? (Schaal 1-5)



Privé EV-rijder

Motor Rijtuigen Belasting (MRB) vrijstelling is belangrijke financiële stimulering voor privé rijders [N=1.180]

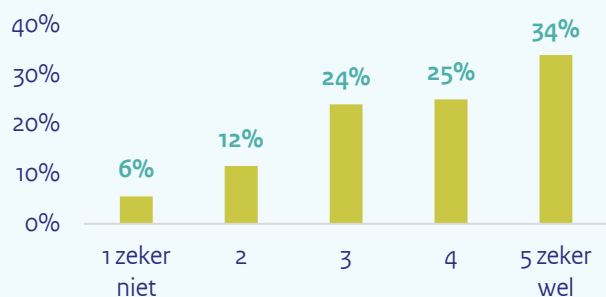


Subsidie scoort hoger bij EV-rijders die daar daadwerkelijk gebruik van hebben gemaakt.

De EV-rijders die daadwerkelijk de subsidie toegekend hebben gekregen, scoren de subsidies een 3,7.

18% particuliere EV rijders haakt af als MRB vrijstelling wordt afgeschaft [N=1.180]

Vanaf 2025 gaat de EV-rijder MRB betalen. Het huidige beleid is vastgelegd tot en met 2025 (in dat jaar geldt een halftarief voor de MRB). Na 2025 zou een elektrische auto dan MRB gaan betalen naar gewicht. En de zwaardere batterijen zorgen dan voor een kostenstijging. 18% zegt dan (zeker) niet meer elektrisch te rijden (schaal 1-5).

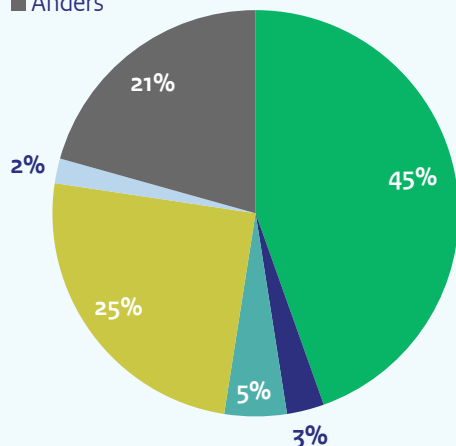


53% van de particuliere EV-rijders vroeg een SEPP-subsidie aan [N=707]

Deze groep betreft de EV-rijders die particulier elektrisch zijn gaan rijden vanaf de periode dat de SEPP (Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren) in werking was.

25% geeft aan dat hun elektrische auto niet in aanmerking komt voor de subsidie, voornamelijk door de te hoge aanschafprijs.

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



29% van EV-rijders zou zonder subsidie niet elektrisch rijden [N=333]

333 respondenten hebben gebruik gemaakt van de Subsidieregeling voor Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). 57% gaf aan dat de SEPP er voor heeft gezorgd dat het financieel de moeite waard werd om een elektrische auto aan te schaffen. Van de respondenten geeft 29% aan dat ze zonder subsidie geen elektrische auto hadden gereden. In het EV- en rijdersonderzoek 2020 was dat nog 39%.

Wachten met de aanschaf van een EV tot een nieuwe subsidie-aanvraagronde [N=369]

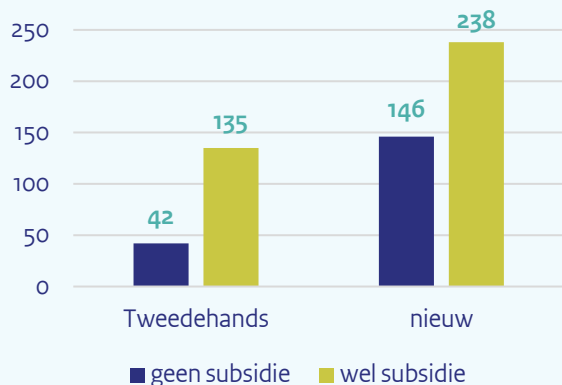
Slechts 26% van de subsidie-aanvragers geeft aan gewacht te hebben met de aanschaf van hun EV tot de subsidie (weer) beschikbaar was. In het EV en rijdersonderzoek van 2020 gaf 56% aan te hebben gewacht tot de subsidie beschikbaar was. Dat kan mogelijk worden verklaard doordat begin 2021 de subsidiepot voor het hele jaar al leeg was en een heel jaar wachten dan wel lang duurde.

Wie is de subsidie-aanvrager?

Hieronder zoomen we in op de verschillen tussen privé EV-rijders die wel subsidie en geen subsidie heeft aangevraagd. We vergelijken hiervoor de 53% van de particuliere EV-rijders die een SEPP-subsidie aanvroeg met de 27% die dat niet heeft gedaan. Belangrijk om daarbij te vermelden is dat de EV-rijder die geen subsidie heeft aangevraagd in de meeste gevallen een te dure elektrische auto heeft uitgekozen. We onderzoeken de elektrische rijder die in principe gebruik had kunnen maken van de subsidie. Een deel heeft dat wel gedaan (371) en een deel (190) niet. De categorie 'anders' laten we hier buiten beschouwing.

Berijders van een tweedehandse EV maken naar verhouding vaker gebruik van de subsidie [N=562]

Van de berijders van tweedehands EV's heeft slechts 24% geen subsidie aangevraagd, bij de berijders van een nieuwe EV heeft 38% geen subsidie aangevraagd.

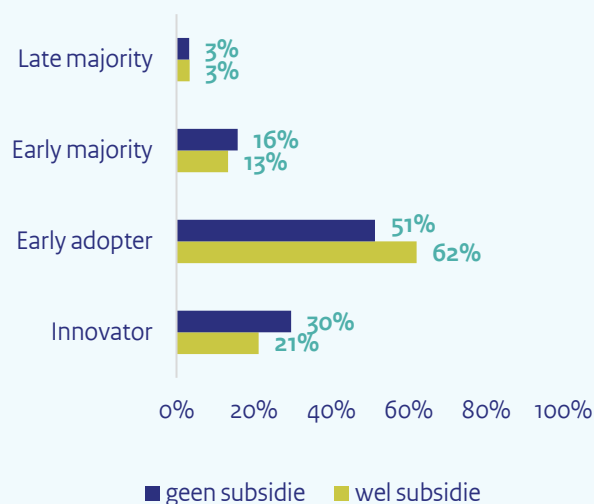


Privé leaserijders maken naar verhouding vaker gebruik van de subsidie [N=509]

Van de leaserijders heeft slechts 27% van de EV-rijders geen subsidie aangevraagd. Van de kopers heeft 31% geen subsidie aangevraagd.

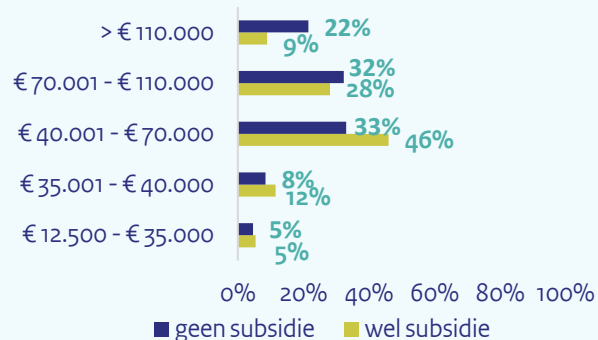
De *majority* maakt minder vaak gebruik van subsidie dan *early adopters* [N=505]

Relatief veel *early adopters* hebben de subsidie aangevraagd terwijl de innovators relatief weinig van de subsidie gebruik hebben gemaakt.

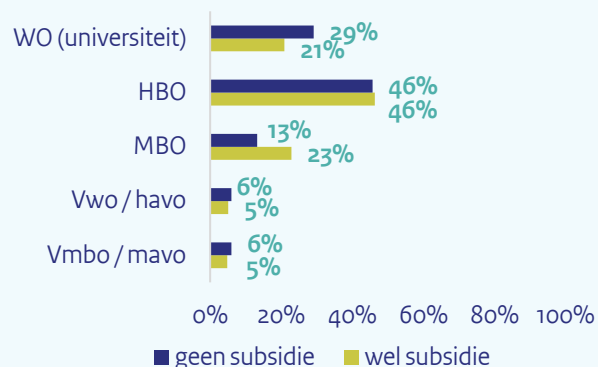


Huishoudens met hoge inkomens vragen minder vaak subsidie aan [N=443]

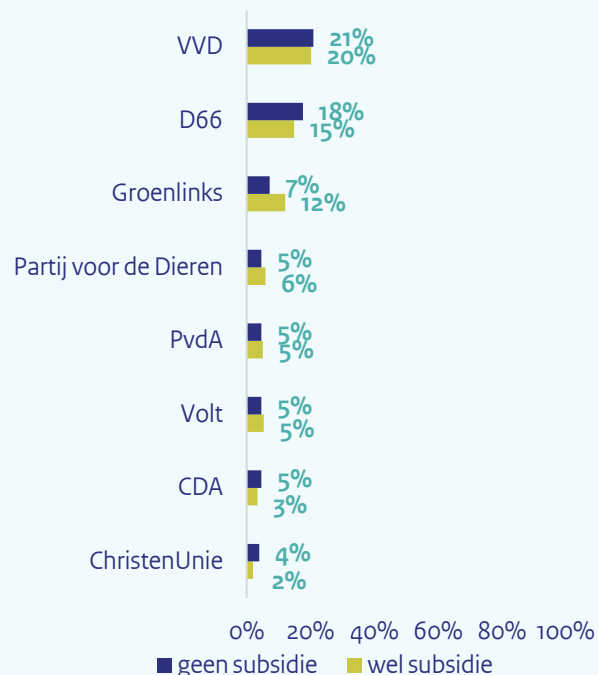
Huishoudens die meer dan driemaal modaal (>€110.000/jaar) verdienen, vragen minder vaak subsidie aan en huishoudens met tweemaal modaal juist relatief vaker.



EV-rijders met middelbaar beroepsonderwijs maken naar verhouding het meest gebruik van de subsidie [N=505]



Groenlinks stemmers maken naar verhouding het meest gebruik van de subsidie [N=317]



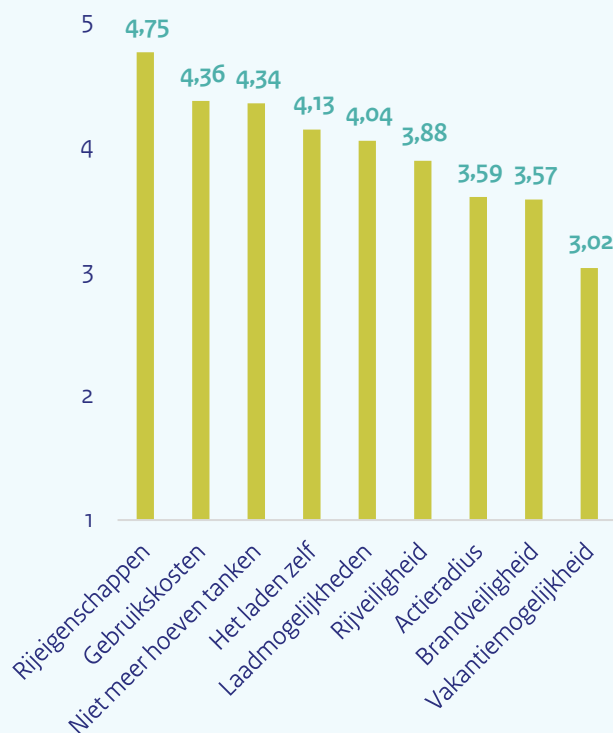
Ervaringen

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 hij over de rijeigenschappen, de gebruikskosten, het niet meer hoeven tanken en de laadmogelijkheden. 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'.

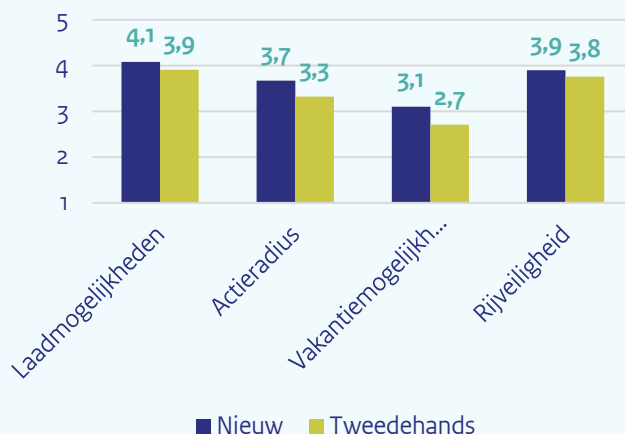
Positief of negatief over aspecten van de elektrische auto [N=2.159]

De tevredenheid is vergelijkbaar met het EV en berijdersonderzoek uit 2020. Alleen de laadmogelijkheden en het laden zelf scoren nu iets hoger; beide 0,1 punt (schaal 1-5) ten opzichte van het vorige onderzoek.



Berijders nieuwe EV over het algemeen wat positiever over elektrisch rijden

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



Is je volgende auto ook elektrisch? [2.158]

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 EV (95%) als voor berijders van een nieuwe EV (94%).

Voordelen elektrisch rijden [N=2.158]

De grootste meevaller van elektrisch rijden bleken de rijeigenschappen te zijn (39%), gevolgd door de gebruikskosten (21%). De elektrisch rijden monitor van de ANWB⁵ 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=2.158]

De grootste tegenvaller van elektrisch rijden bleek voor de respondenten de beperkte actieradius te zijn (34%). Het ANWB onderzoek laat zien dat potentiële EV-rijders verwachten dat het grootste nadeel van elektrisch rijden de aanschafprijs is (51%) en de beperkte actieradius (29%).

⁵ De Elektrisch Rijden Monitor 2021 | ANWB

Problemen met lege accu [N=2.024]

Van de respondenten heeft 96% nog nooit stil gestaan met een lege batterij. Degenen die wel eens hebben stilgestaan, hebben dat bijna allemaal maar één keer meegemaakt. 79% heeft nog nooit een andere storing gehad, waardoor ze niet verder konden rijden.

Vlotte gewenning [N=2.161]

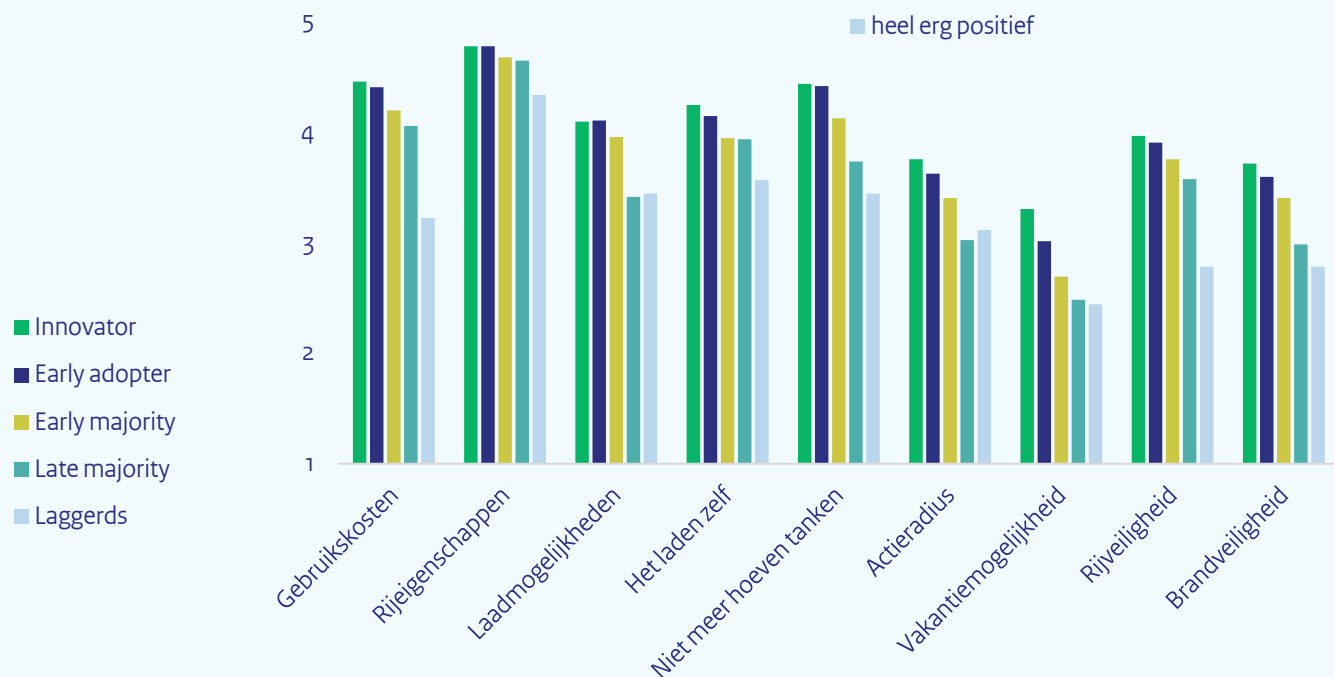
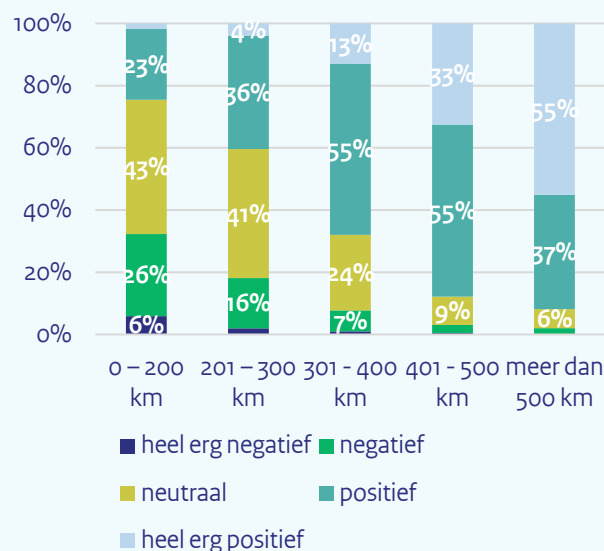
75% van de respondenten was na een maand al gewend aan elektrisch rijden. Dat gold net zo goed voor de *innovators* en *early adopters* als voor de *majority*.

Majority is kritisch en minder snel tevreden dan de innovators/early adopters [N=2.159]

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

Bij een range boven de 300 km is bijna 70% positief/heel erg positief over de actieradius [N=2.159]

Uit de elektrisch rijden monitor van de ANWB⁶ blijkt dat 40% een hogere actieradius dan 500 km verlangt, terwijl 56% aangeeft dat 300-500 km voldoende is. Dit EV en berijdersonderzoek laat zien dat men over het algemeen met een wat lagere actieradius dan men op voorhand dacht, ook tevreden is.



⁶ De Elektrisch Rijden Monitor 2021 | ANWB



4. Vervolg

Het Nationaal EV en berijdersonderzoek vindt ieder jaar in het najaar plaats en brengt 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 tweede editie van het EV- en berijdersonderzoek. De cijfers en inzichten uit dit onderzoek zijn te gebruiken door beleidsmakers, bedrijven en partijen, die zich bezig houden met de EV en zijn gebruiker.

Het EV en berijdersonderzoek vormt samen met het jaarlijkse in het voorjaar 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.

Wil je lid worden van het EV-forum van de Vereniging Elektrische Rijders (VER), 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-Forum* naar info@evrijders.nl.