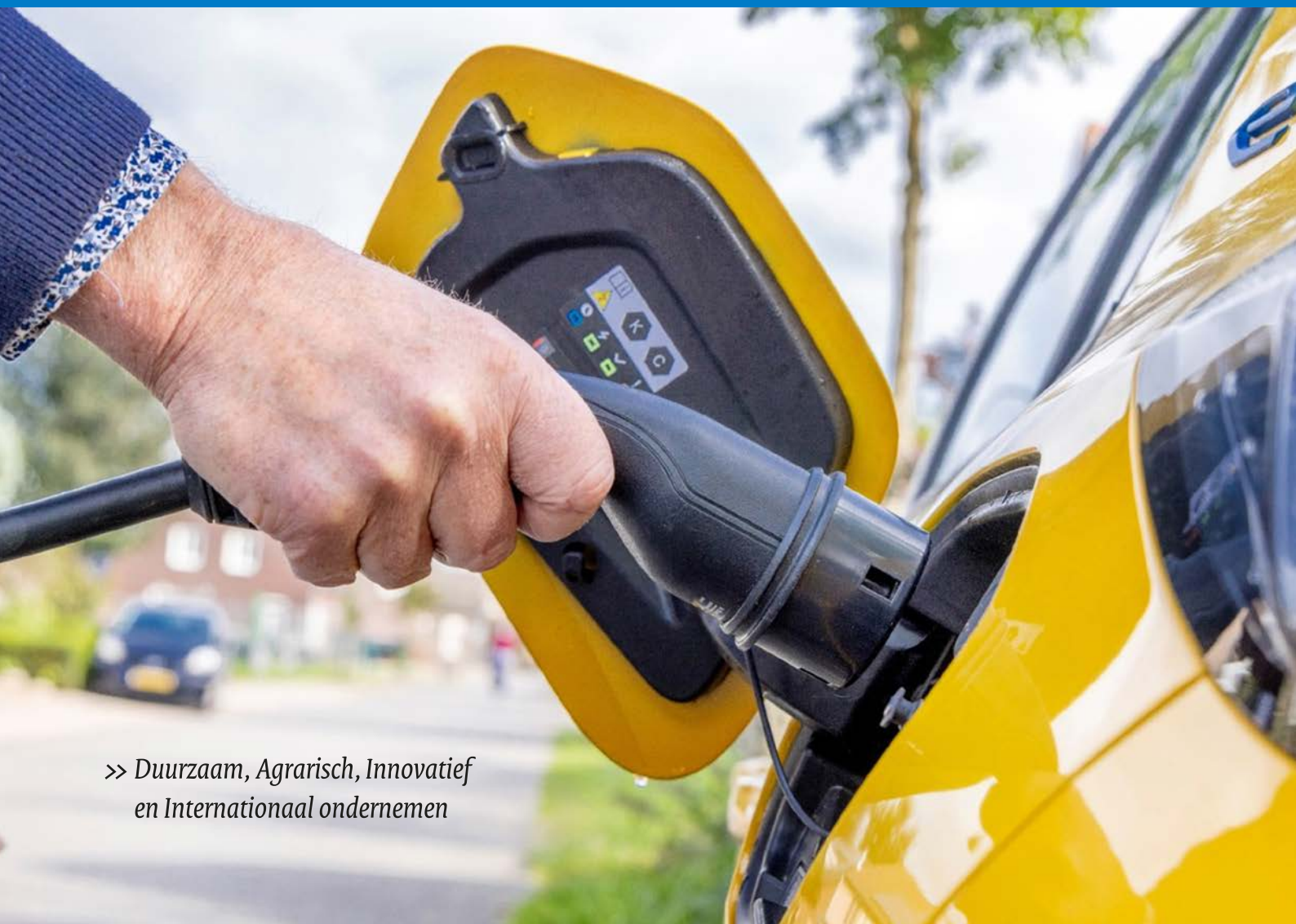
Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Samenvatting

Nationaal EV en berijdersonderzoek 2024



>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief en Internationaal ondernemen

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

vereniging elektrische rijders

university of groningen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

Publicatiedatum: 24 maart 2025

Inhoud

Aanleiding 4

De respondenten 5

De uitkomsten 6
- De huidige EV-rijders 6
- De laatste brandstofauto 6
- Wie is de EV-rijder? 6
- Aanschafproces 6
- Financiële stimulering 7
- Ervaringen 7

De auto 8

De berijder 11

Aanleiding

In het Klimaatakkoord en de Kabinetten daarna is de ambitie vastgelegd dat in 2030 alle nieuw verkochte personenauto's emissieloos zijn, waardoor in 2050 een volledig emissieloos wagenpark mogelijk is. Als dit wordt behaald, dan zal in 2030 ongeveer een kwart van de Nederlandse personenauto's elektrisch zijn. Naast de zakelijke rijders maakt ook een groeiend aantal particuliere autorijders de overstap naar een EV, wat bijdraagt aan het realiseren van deze ambitie.

Om effectieve interventies uit te voeren richting 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030 helpt het om inzicht te hebben in de ervaringen van automobilisten die nu volledig elektrisch rijden. Wat stimuleert hun keuze, zijn ze tevreden met hun keuze en welke belemmeringen moeten wellicht opgelost worden? Dit onderzoek bouwt voort op de eerdere EV- en berijdersonderzoeken, gepubliceerd in 2021, 2022 en 2023. Daardoor kunnen we ook trends zien door de jaren heen.

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

De respondenten

Ruim 3.500 EV-rijders hebben dit jaar de vragenlijst ingevuld. We hebben dit jaar alleen respondenten mee laten doen die een volledig batterij-elektrische auto rijden, dus geen plug-in hybride of waterstofauto's. De verhouding nieuwe en tweedehands rijders komt overeen met de verhouding in de algemene Nederlandse bevolking. Het valt op dat de particuliere EV-rijders sterker vertegenwoordigd zijn in de enquête dan in het nationale wagenpark van volledig elektrische auto's.

De uitkomsten

De huidige EV-rijders

- In onze enquête is 67% een particuliere EV-rijder. In het Nederlandse EV-wagenpark is 41% een particuliere EV-rijder (bron RDW, bewerking RVO, 2023). 74% van de respondenten rijdt een nieuwe EV en 26% rijdt een gebruikte EV.
- Opmerkelijk is dat private lease vaak de doorslag heeft gegeven om elektrisch te gaan rijden. Maar liefst 63% van de private lease rijders (8% van de totale groep respondenten) geeft aan dat de mogelijkheid tot private lease hen over de streep trok elektrisch te gaan rijden. 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 (26% van totaal) is vooral een particuliere rijder (83%). Het gaat om relatief jonge auto's (69% jonger dan 3 jaar en 26% zelfs jonger dan 1 jaar). De tweedehandsauto kostte veelal (46%) minder dan € 30.000 in aanschaf.
- 56% heeft nog een andere auto naast de elektrische - meestal een brandstofauto. Het overgrote deel rijdt vooral in de elektrische auto (88%). Ter vergelijking: gemiddeld heeft 28% van de Nederlandse huishoudens meer dan 1 auto.

De laatste brandstofauto

- Mensen investeren in de overstap van brandstofauto naar een elektrische auto: deze is vaak nieuwer. 31% van de mensen die nu een nieuwe EV rijdt, reed de laatste brandstofauto tweedehands.
- De aanschafprijs van de EV ligt hoger dan de laatste brandstofauto. Voor tweedehands auto's is dit verschil zo'n € 20.000, voor nieuwe auto's ligt dat verschil rond de € 10.000.

Wie is de EV-rijder?

- De EV-rijder in dit onderzoek is vaak man en is gemiddeld 58 jaar. De EV-rijder stemt vooral GroenLinks-PvdA, VVD, D66, Volt of PVV, heeft een bovenmodaal huishoudinkomen, werkt voltijds, is hbo- of wo-opgeleid en vaker samenwonend, al dan niet met kinderen.
- EV-rijders zien zichzelf voornamelijk als early adopter en early majority (Rogers' curve, zie ook paragraaf 4.1). Vergeleken met het EV- en berijdersonderzoek 2023 zien we een kleine afname van het aandeel EV-rijders dat zich identificeert als innovator. Elektrisch rijden wordt steeds gewoner.
- In de persona's van de EV-rijder zien we een afname ten opzichte van 2023 van de rekenaar, die elektrisch rijdt omwille van de lage kosten. Een toename ten opzichte van vorige jaren is zichtbaar in de groep comfortabelen, die elektrisch rijdt omwille van het rijplezier. De milieubewusten en de koplopers blijven ongeveer gelijk aan vorig jaar.
- EV-rijders worden even vaak naar hun positieve ervaringen met elektrisch rijden gevraagd door niet EV-rijders als naar hun negatieve ervaringen (49%).
- EV-rijders maken ook vaak andere duurzame keuzes. Zo heeft 78% zonnepanelen, probeert 49% minder te vliegen, 53% de auto voor korte afstanden te vermijden en heeft 36% een warmtepomp.
- EV rijders overschatten het aandeel EVs in het wagenpark. De EV-rijder denkt dat 16% van de auto's in Nederland batterij-elektrisch zijn. In werkelijkheid is dit 6%.
- 69% van de EV-rijders verwachten dat in de toekomst de meerderheid elektrisch zal rijden.

Aanschafproces

- Aan de aankoop gaat een intensieve voorbereiding vooraf: met name online, via de autodealer en via consumentenorganisaties.
- Actieradius, gebruikskosten en de aanschafprijs vindt men het meest belangrijk bij aanschaf.

Financiële stimulering

- 29% van de respondenten vindt dat de overheid uitstraalt dat Nederlanders elektrisch moeten rijden. Dit is een flinke afname ten opzichte van vorig jaar, toen de helft van de respondenten het hiermee eens was. De ervaring van de EV-rijder is dat de overheid elektrisch rijden minder aanjaagt.
- Respondenten kennen ongeveer net zoveel beleidsmaatregelen die EV remmen als die EV stimuleren.
- De stimuleringsmaatregel die de EV-rijder na 2025 het liefst terugziet is voornamelijk de vrijstelling op de motorrijtuigenbelasting.
- 18% van de particuliere EV-rijders geeft aan (absoluut) niet meer elektrisch te blijven rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft en ongeveer net zo hoog wordt als van een vergelijkbare benzineauto. 64% blijft (absoluut) wel elektrisch rijden.
- Mocht de MRB gemiddeld 60% hoger worden dan van een vergelijkbare benzineauto door het gewicht van een elektrische auto, geeft ruim de helft (58%) aan (absoluut) niet elektrisch te blijven rijden.
- 32% van de zakelijke respondenten geeft aan dat ze (absoluut) niet zakelijk elektrisch blijven rijden bij 22% bijtelling (situatie 2026). 51% geeft aan (absoluut) wel elektrisch te blijven rijden.
- 49% van de mensen die een nieuwe EV rijdt (private lease en privé koop) ontving SEPP-subsidie. 38% kwam niet in aanmerking voor subsidie en 3% had geen interesse.

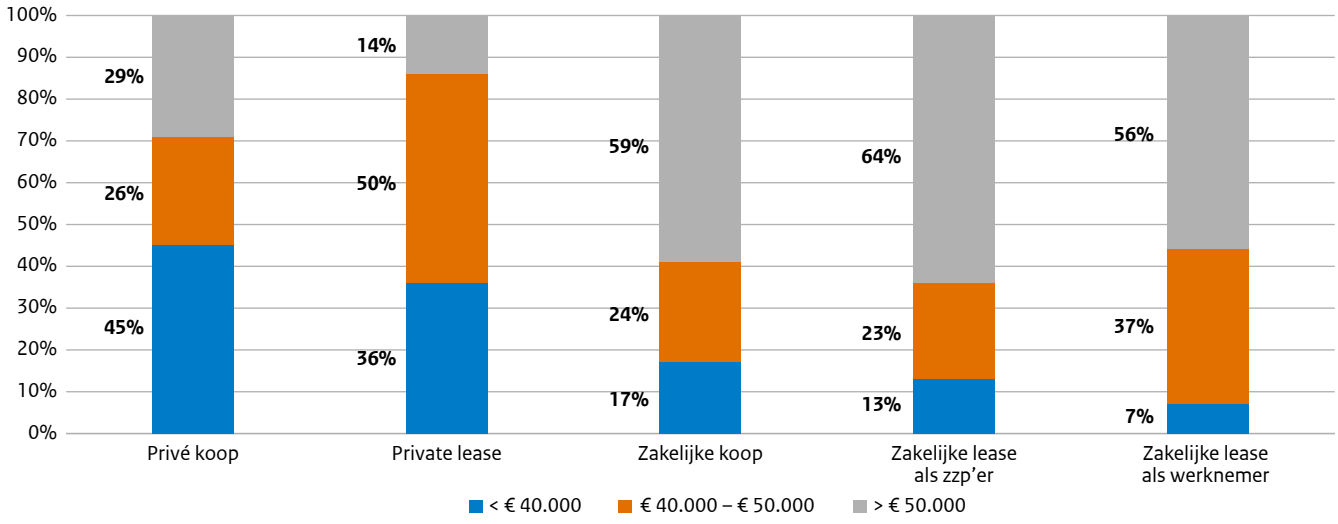
Ervaringen

- Het overgrote deel van de EV-rijders geeft aan dat de volgende auto weer elektrisch zal zijn. Dit percentage daalt echter wel (82% in 2024, 87% in 2023, 90% in 2022). Steeds minder vaak gaat de EV-rijder dus automatisch voor een EV als volgende auto. Bij het wegvallen van financiële stimulering (afschaffing MRB-vrijstelling en opvoering bijtellingstarief), geven (veel) meer respondenten aan niet meer elektrisch te willen rijden.
- Een meerderheid van de EV-rijders (62%) geeft aan dat ze het (zeer) belangrijk vinden dat online en in de showroom de energiekosten per 10.000 kilometer worden vermeld om elektrische- en brandstofauto's beter te kunnen vergelijken.
- Bij een actieradius boven de 300 km is 75% positief of heel erg positief over de actieradius.
- 89% heeft nog nooit te maken gehad met een storing waardoor men niet verder kon rijden.
- 4% van de respondenten heeft wel eens stilgestaan met een lege batterij.
- Het overgrote deel van de occasionrijders vindt, bij aanschaf van een tweedehands EV, een onafhankelijke batterijcheck (zeer) belangrijk, maar 86% krijgt die niet aangeboden.

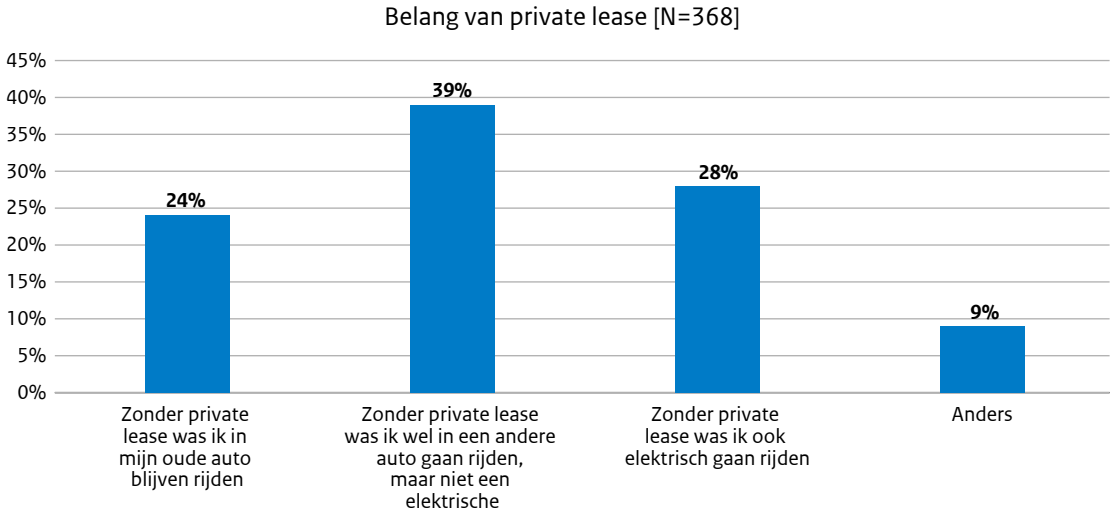
De auto

Veel privé rijders. [N=2.796]
Vergeleken met de vorige drie EV- en berijdersonderzoeken is het aandeel respondenten met privéauto's gestegen van 37% in 2020, naar 46% in 2021 en naar 49% in 2022. In 2023 is voor het eerst meer dan de helft van de respondenten een privé-rijder: 58%. In 2024 rijdt zelfs 67% van de EV-rijders privé (koop of lease).

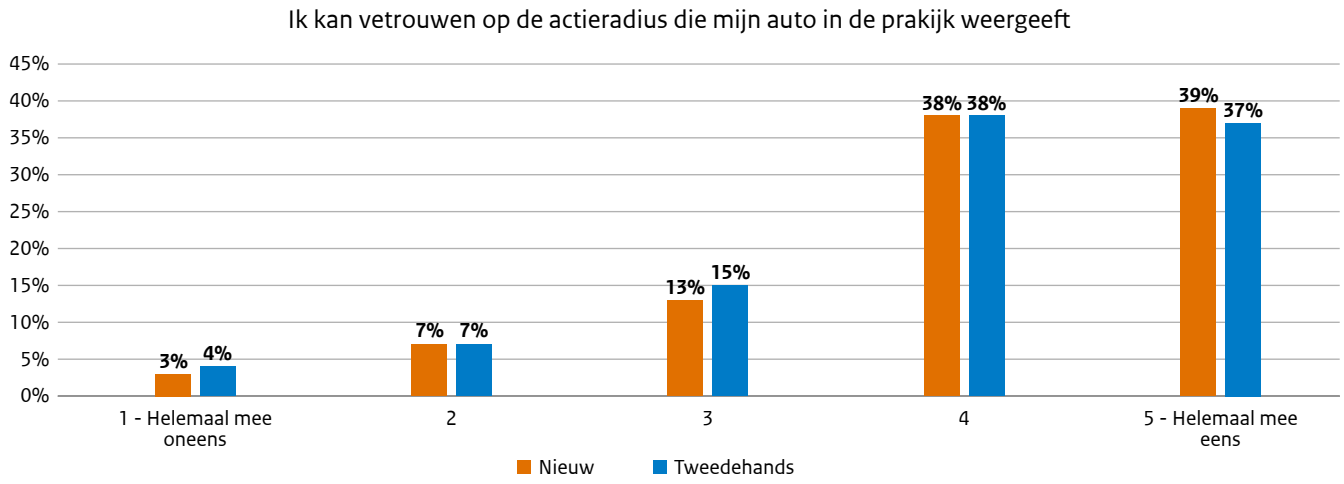
Hoge huishoudinkomens rijden in duurdere elektrische auto's. [N=2.514]
Het is geen verrassing dat de duurste elektrische auto's gereden worden door EV-rijders met de hoogste huishoudinkomens (hetzelfde geldt voor brandstofauto's).



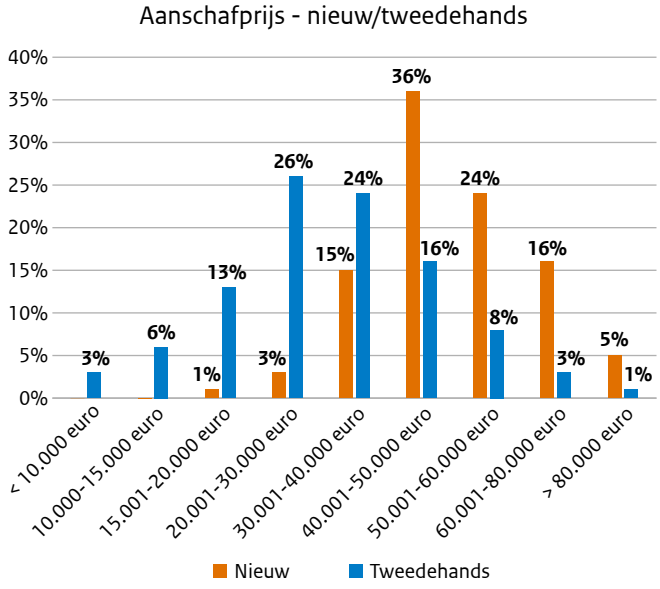
Private lease is een aantrekkelijke mogelijkheid om elektrisch te gaan rijden. De private lease constructie was voor 63% van de private lease rijders doorslaggevend om elektrisch te gaan rijden. [N=368]
24% was zonder private lease in de oude auto blijven rijden, en 39% was zonder private lease niet in een elektrische auto gaan rijden. 28% was zonder private lease mogelijkheid ook elektrisch gaan rijden. Dat is een hoger percentage dan bij de vorige onderzoeken (20% in 2023; 23% in 2022).



Vertrouwen in de actieradius is hoog [N=2.682]
Hierbij zijn minimale verschillen te zien tussen tweedehands en nieuwe elektrische auto's.

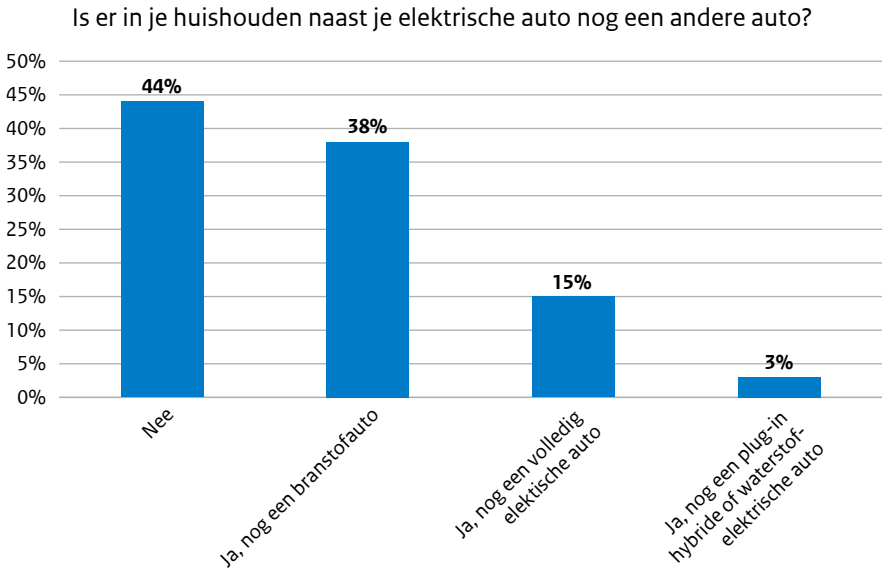


Aanschafprijs nieuw en tweedehands dichter bij elkaar. [N=2.764]
Het grootste deel van de nieuwe elektrische auto's kost € 40.000-€ 50.000. Tweedehands auto's zijn in 48% van de gevallen goedkoper dan € 30.000.



56% van de respondenten heeft naast de elektrische auto nog een andere auto in het huishouden. Dit is meestal een brandstofauto. [N=2.753]

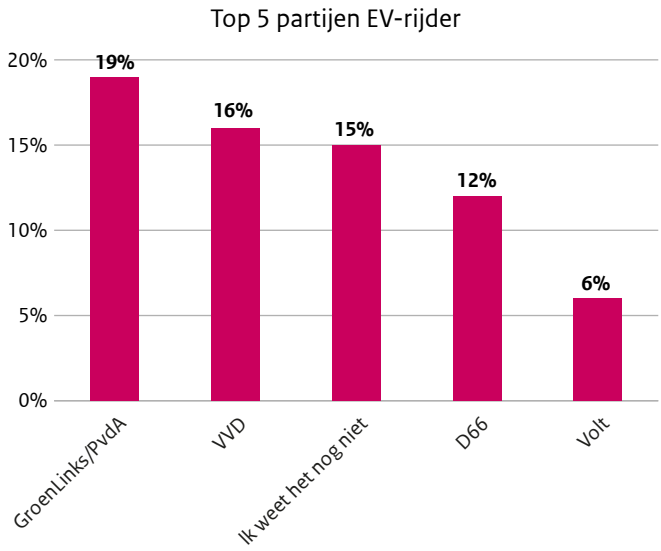
Ten opzichte van de landelijke cijfers is dat veel. Ter vergelijking: gemiddeld heeft 75% van de Nederlandse huishoudens een auto, van deze huishoudens heeft 37% meer dan één auto[1]. In 88% van de gevallen wordt de elektrische auto voor de meeste ritten gebruikt. In slechts 3% van de gevallen wordt de brandstofauto voor de meeste ritten gebruikt. Dit is exact dezelfde uitkomst als het onderzoek van 2023 en 2022.



[1] Het wijdverbreide autobezit in Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022

De berijder

EV-rijders stemmen vooral GroenLinks-PvdA en VVD. [N=2.520]

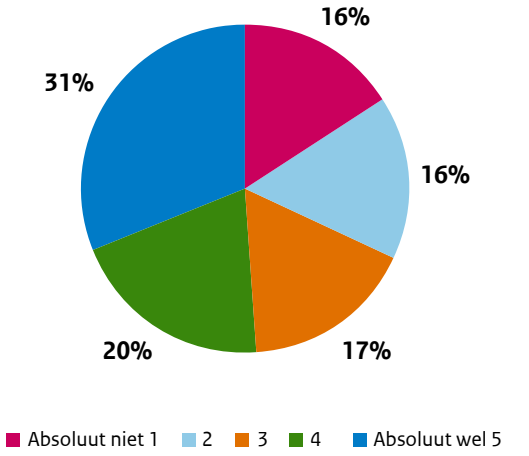


EV-rijder gaat voor duurzaamheid. [N=2.573]
EV-rijders maken vaak ook andere duurzame keuzes. Zo heeft 79% zonnepanelen op het dak. Dit is evenveel als vorig jaar, terwijl in 2022 82% zonnepanelen had. Landelijk heeft ruim 35% van de Nederlandse huishoudens zonnepanelen[2]. In 2024 probeert 49% van de deelnemers nu al minder te vliegen terwijl 8% dit op de korte of lange termijn ook wil, dit is in totaal ongeveer gelijk aan de 60% van vorig jaar. Landelijk gezien gaf 16% van de Nederlanders aan minder te willen gaan vliegen in de komende twee jaar, in 2022[3]. Daarnaast vermijdt 53% de auto voor korte afstanden (vorig jaar 52%) en heeft 36% een warmtepomp (vorig jaar 31%). 36% van de respondenten heeft nog geen warmtepomp, maar wil dit wel graag op de lange of korte termijn. In heel Nederland heeft zo'n 8% van de huishoudens een warmtepomp[4]. Verder geeft 64% aan dat ze het er (helemaal) mee eens zijn dat ze zo energiezuinig mogelijk met hun auto proberen te rijden.

Belangrijkste factoren aanschaf [N=2.447]
Respondenten gaven het vaakst aan dat de actieradius de belangrijkste factor was bij de aanschaf of lease van de EV (27%), gevolgd door de gebruikskosten (25%) en de aanschafprijs (22%). Beschikbaarheid van laadpalen (2%), Mogelijkheid om met de EV op vakantie te gaan (2%) en garantie op de batterij (1%) worden het minst vaak genoemd als belangrijkste reden bij de aanschaf of lease van de EV. Opmerkelijk is dat 16% aantrekkelijke modellen noemt als belangrijkste factor bij de aanschaf, terwijl 28% dit juist als minst belangrijk beoordeelt.

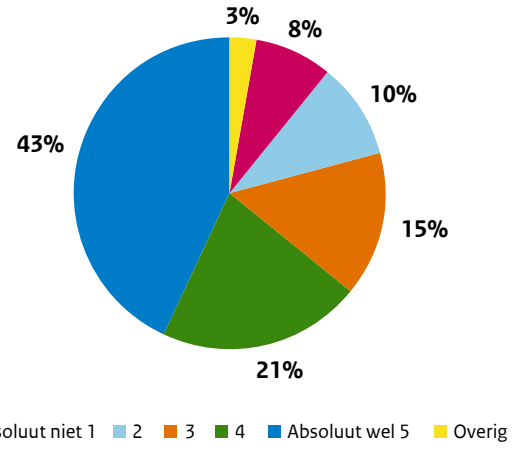
Bij een bijtelling van 22% (het normale bijtellingspercentage) geeft 32% aan (absoluut) niet elektrisch te willen rijden. [N=748]
Dit is een afname ten opzichte van vorig jaar, toen gaf 39% dit aan. 51% geeft aan dat ze (absoluut) wel elektrisch blijven rijden in het geval van een hoger bijtellingspercentage, terwijl dit vorig jaar 44% was.

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



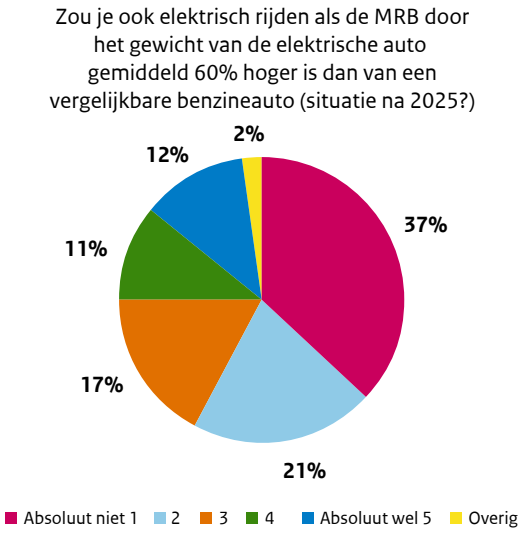
19% van de privé EV-rijders geeft aan niet langer elektrisch te rijden als de MRB-vrijstelling wordt afgeschaft, en ongeveer net zo hoog wordt als van een vergelijkbare benzineauto. [N=2.438]. **Dit is een afname vergeleken met vorig jaar** (29%).

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



[2] Huishoudens met zonnepanelen | Netbeheer Nederland
[3] Vlieggedrag van de Nederlander
[4] Nationaal Warmtepomp Trendrapport 24-25, Dutch New Energy Research

Als de MRB voor elektrische auto's door het gewicht van de elektrische auto's gemiddeld 60% hoger wordt dan een vergelijkbare benzineauto, dan geeft 58% van de privé EV-rijders aan (absoluut) niet langer elektrisch te blijven rijden. [N=2.435]. Dit is meer dan vorig jaar (54%).



49% van de respondenten ontving subsidie. [N=2.474]
Dit is een kleine toename ten opzichte van vorig jaar (47%) en de jaren daarvoor (44%). 41% van de respondenten heeft de subsidie niet aangevraagd, omdat de auto niet aan de criteria voldoet of omdat ze geen interesse hadden. Hierbij zijn alleen de respondenten bevraagd die de auto via privé lease of privé koop hebben aangeschaft.

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL Den Haag
Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag
T +31 (0) 88 042 42 42
Contact
www.rvo.nl

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

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | maart 2025

Publicatienummer: RVO-040-2025/BR-DUZA

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

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken.