

Elektrisch Rijden Monitor 2021

Rapportage consumenten
perspectief elektrisch rijden



Inhoudsopgave

- **Management summary** 4
- **Ontwikkelingen elektrisch rijden** 6
- **Voor Nederlanders met privé plek is elektrisch rijden een stap dichterbij** 13
- **Occasionkoper verder weg van elektrisch rijden** 21
- **Onderzoeksverantwoording** 26



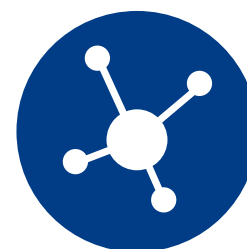
De context

Elektrisch rijden is voor de ANWB en haar leden een zeer relevant onderwerp. ANWB heeft als doelstelling te komen tot zero-emissie-mobiliteit. Het verschonen van het wagenpark door de instroom van elektrische auto's brengt deze doelstelling dichterbij. Elektrisch rijden is in Nederland in ontwikkeling. De overheid optimaliseert haar zero-emissie-mobiliteitsbeleid voortdurend en veel autofabrikanten zetten in op zero-emissie technologieën en innovatie.



De uitdaging

Om op termijn zero-emissie-mobiliteit te realiseren is het belangrijk om inzicht te krijgen in hoe de Nederlander tegen elektrisch rijden aankijkt en welke barrières deze ervaart om tot elektrisch rijden over te gaan. Vanwege de snelheid van de ontwikkelingen in dit veld is het belangrijk dat deze stand van zaken jaarlijks wordt gevolgd. Op deze manier worden actuele drempels inzichtelijk gemaakt met als doel om deze weg te nemen en elektrisch rijden haalbaar te maken voor iedereen.



De hoofdvraag

Wat is de houding van de Nederlander omtrent volledig elektrisch rijden? In dit rapport worden de resultaten van de meting in 2021 afgezet tegen 2020, 2019, 2018 en 2017.

NB: waar in dit rapport gesproken wordt over elektrische auto's, gaat het over auto's met volledig elektrische aandrijving. Niet over (plug-in)hybride auto's.

Management summary

In Nederland is het gebruik van de elektrische auto nog steeds laag. Er rijden momenteel bijna 216.000 volledig elektrische auto's in Nederland. Slechts 4 procent van de Nederlanders geeft aan op dit moment elektrisch te rijden.

De Elektrisch Rijden Monitor laat echter ook zien dat de bekendheid met elektrisch rijden de afgelopen jaren wel degelijk is gestegen. De belangstelling voor elektrisch rijden polariseert. De groep geïnteresseerde Nederlanders is nagenoeg stabiel gebleven, maar de groep die neutraal stond tegenover elektrisch rijden is afgenomen en opgeschoven naar de groep ongeïnteresseerden.

Ondanks de toename van deze laatste groep is het totaal aantal Nederlanders met een korte termijn aankoopintentie (aanschaf van een elektrisch voertuig binnen 0-5 jaar) niettemin gestegen en ligt dit in 2021 ruim boven het aantal mensen die helemaal geen aankoopintentie hebben.

Dit is met name te danken aan de aankoopbereidheid van de groep geïnteresseerden. De ongeïnteresseerden hebben in meerderheid geen aankoopintentie. Dit heeft vooral te maken met de praktische bezwaren die nu nog als te groot worden ervaren.



De hoge aanschafprijs wordt door de Nederlander nog steeds als de belangrijkste barrière gezien. De laadinfrastructuur volgt op een tweede plaats. De actieradius wordt steeds minder als een belemmering ervaren. Het milieu blijft de voornaamste reden om elektrisch rijden te overwegen, maar het belang ervan neemt door de jaren heen wel af. Dit jaar is voor het eerst een nieuwe overweging naar voren gekomen. Bijna een kwart van de Nederlanders vindt 'het kunnen rijden op eigen energie' een groot voordeel van elektrisch rijden.

Binnen de particuliere markt voor elektrisch rijden bestaat de kopgroep uit Nederlanders met een privé parkeerplek (41%). Voor deze groep is elektrisch rijden een stap dichterbij dan voor de gemiddelde Nederlander. Twee belangrijke barrières, te weten kosten en oplaadinfrastructuur, wegen voor hen minder zwaar. Deze groep heeft duidelijk een positiever beeld over elektrisch rijden dan de mensen zonder privé parkeerplek. Zoomen we verder in op Nederlanders met privé parkeerplek én zonnepanelen, dan zien we een nog positiever resultaat. 11 procent van deze groep rijdt inmiddels al elektrisch. Gezien de toename van het aantal Nederlanders dat eigen energie opwekt is de verwachting dat de groei van elektrisch rijden voor een belangrijk deel binnen deze groep zal plaatsvinden.

Het merendeel van de Nederlandse automobilisten rijdt echter in een occasion – en voor hen is de elektrische auto nog een stuk verder weg. Binnen deze groep ligt de aankoopintentie een stuk lager dan bij de "nieuwkoper" (d.w.z. de groep die aangeeft altijd of meestal een nieuwe auto te kopen). Dit komt vooral doordat de (hoge) aanschafprijs van een elektrische auto voor hen een nog hogere drempel vormt dan voor de nieuwkoper. Daarnaast wordt het aanbod van elektrische voertuigen op de tweedehands markt als onvoldoende ervaren. Stimuleringsmaatregelen vanuit de overheid zijn voor alle Nederlanders redelijk onbekend, maar voor de groep "occasionkopers" nog eens significant onbekender. Binnen deze groep zou bekendheid met de stimuleringsmaatregelen een positieve trigger kunnen zijn, net als het vergroten van het aanbod van betaalbare elektrische voertuigen op de occasionmarkt.

Ontwikkelingen elektrisch rijden



Positieve trend aankoopintentie elektrische auto (0-5 jaar)

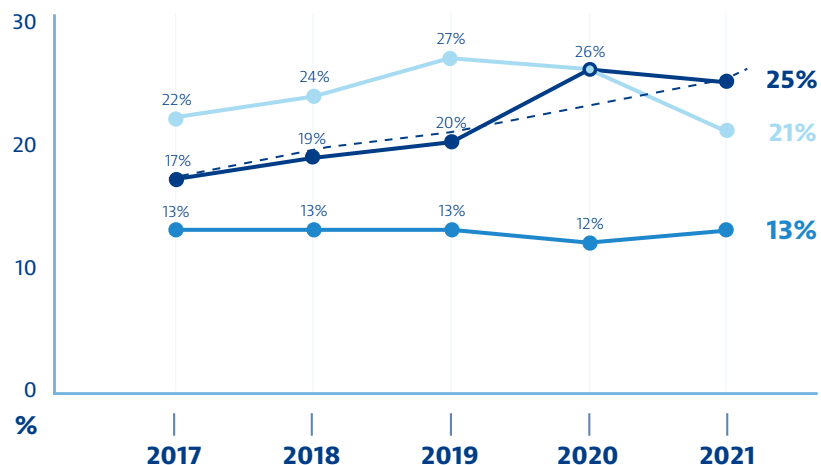
Elektrische auto is steeds vaker een serieuze optie bij vervanging van de huidige auto



Aankoopintentie binnen 0-5 jaar stijgt

Dit aandeel is inmiddels groter dan het aandeel dat geen elektrische auto overweegt.

Aankoopintentie



- Ja, binnen 0-5 jaar
- Ja, binnen 5-10 jaar
- Nee

Redenen om een elektrische auto aan te schaffen varieert per groep



De belangrijkste reden om een elektrische auto binnen 0-5 jaar te overwegen is omdat men op dat moment toe is aan een nieuwe auto. De betaalbaarheid van een auto blijft relevant.



Voor de Nederlanders die binnen 5-10 jaar een elektrische auto overwegen is de betaalbaarheid de belangrijkste reden om de aanschaf uit te stellen. Voor deze groep is elektrisch rijden nu nog te duur, zij verwachten dat dit over 5-10 jaar meer betaalbaar zal zijn. Daarbij verwacht 29% binnen 5-10 jaar meer occasions op de markt.

Bekendheid elektrisch rijden neemt gestaag toe

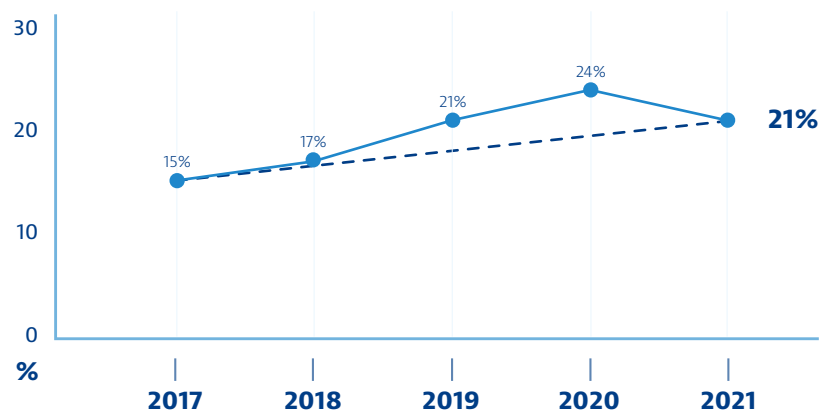
Interesse polariseert en resulteert in meer ongeïnteresseerden



Positieve trend elektrisch rijden

Het aandeel Nederlanders dat zeer bekend is met elektrisch rijden is licht afgenomen, maar vertoont wel een stijgende lijn over de afgelopen 5 jaar.

Bekendheid elektrisch rijden



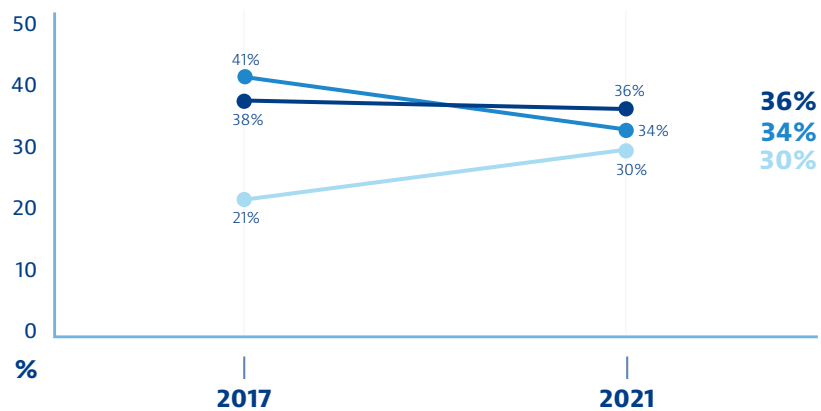
■ Zeer bekend (al dan niet zelf rijdend)



Nederlanders steeds duidelijkere mening over elektrisch rijden

Er zit een daling in het aandeel Nederlanders dat neutraal is over elektrisch rijden. Deze komen steeds meer terecht in de groep ongeïnteresseerden. Men vormt dus een steeds duidelijkere mening maar niet ten gunste van elektrisch rijden. De nog altijd hoge aanschaf prijs draagt bij aan deze negatieve houding.

Interesse elektrisch rijden



■ Geïnteresseerden
■ Neutrale
■ Ongeïnteresseerden

Geïnteresseerden: aanschafmoment komt steeds dichterbij

Nederlander verwacht dat elektrisch rijden de toekomst heeft



De groep geïnteresseerd in elektrisch rijden heeft een steeds concreter beeld wanneer zij de aanschaf van een elektrische auto overwegen. Bij de groep niet-geïnteresseerden heeft de meerderheid geen aankoopintentie.

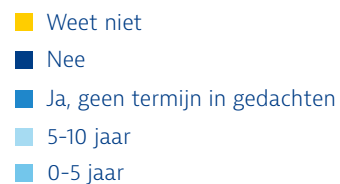
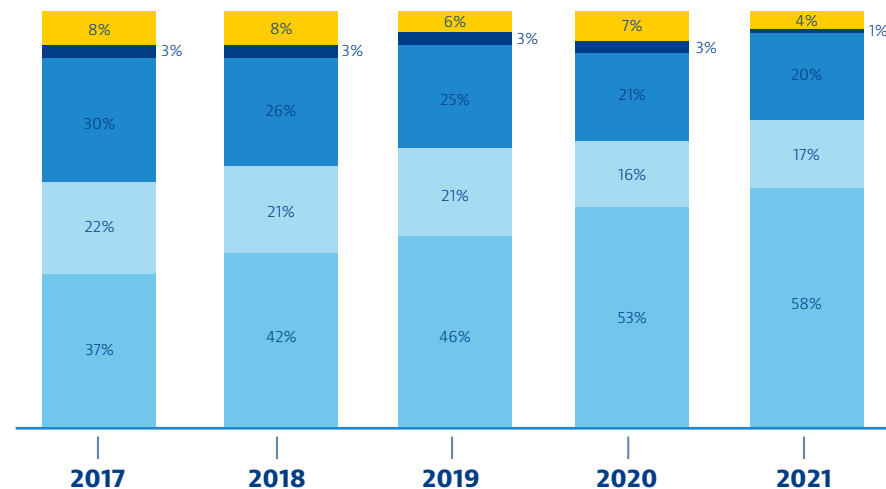


De ontwikkelingen gaan snel en het is duidelijk dat dit de toekomst is. Het is voor mij nu alleen nog niet te betalen.

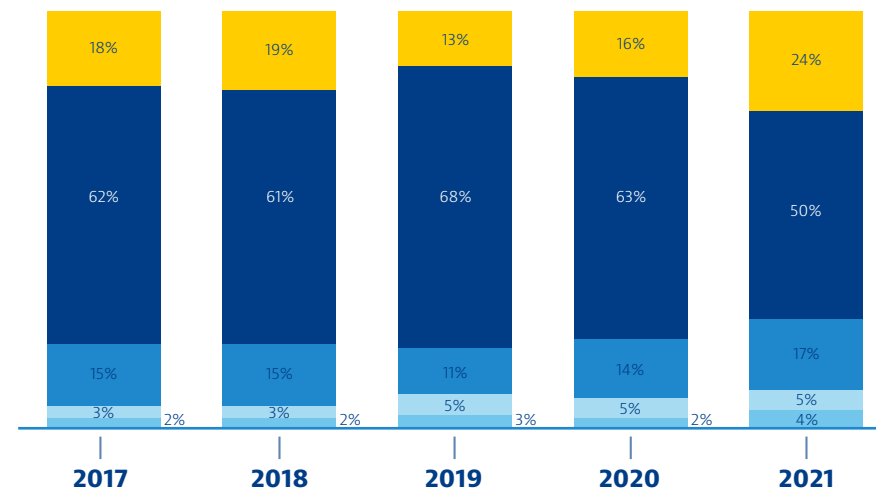


Ze zijn de toekomst, maar op dit moment zou ik zeker nog niet zo'n auto willen, te duur en in het buitenland weinig mogelijkheden voor opladen.

Aankoopintentie onder geïnteresseerden



Aankoopintentie onder niet-geïnteresseerden



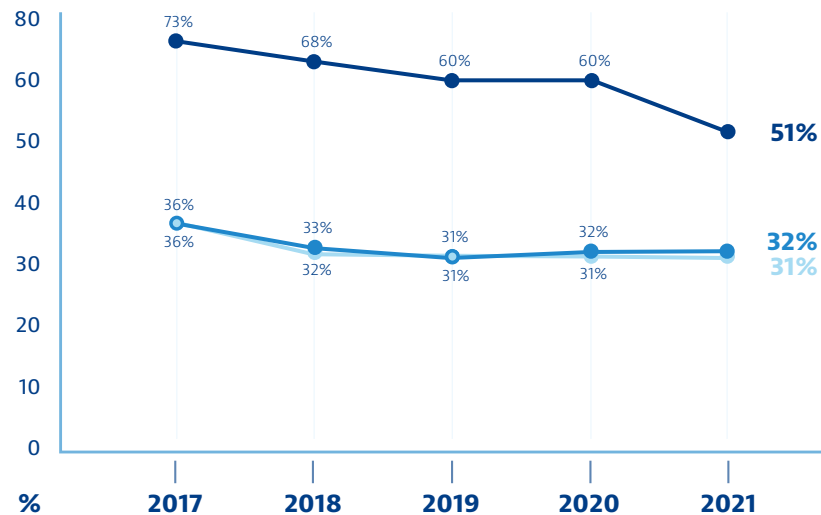
Milieu blijft belangrijkste reden, neemt door tijd heen af

Inzicht: 'kunnen rijden op eigen energie' blijkt een groot voordeel



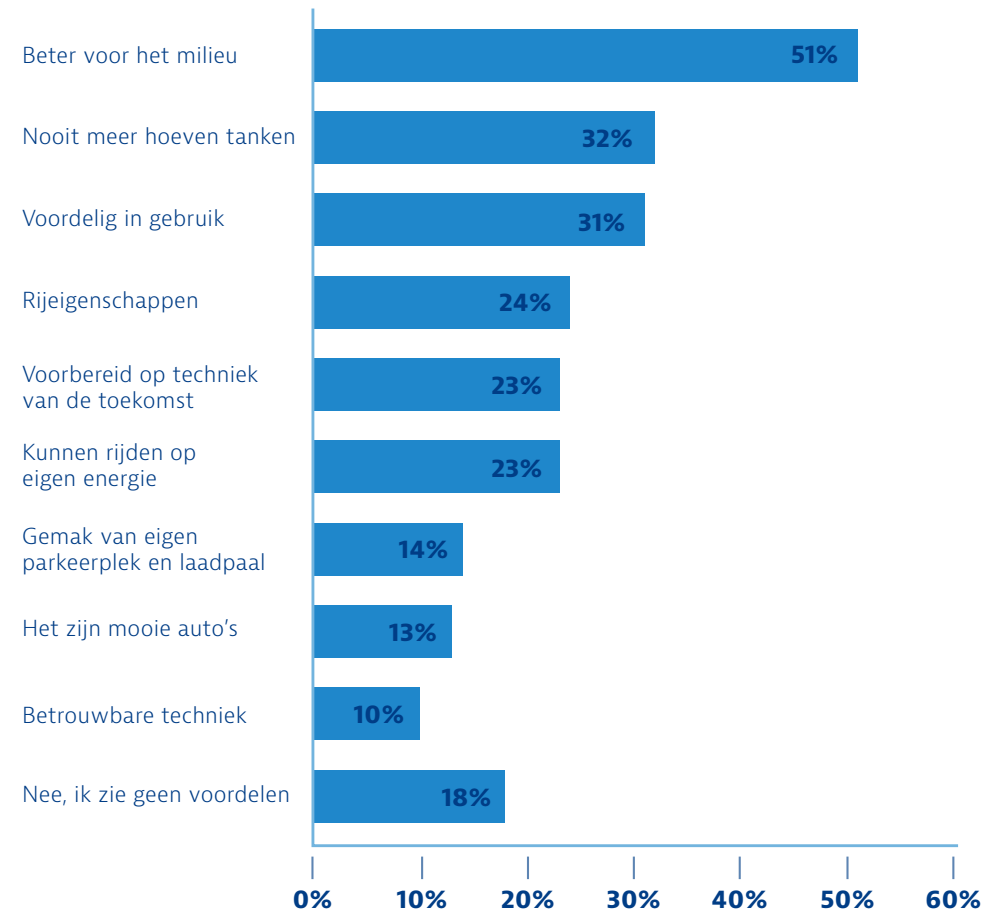
De nummer 2 (nooit meer hoeven tanken) en 3 (voordelig in gebruik) redenen zijn door de jaren heen stabiel gebleven. Sinds dit jaar is ook 'kunnen rijden op eigen energie' meegenomen in het onderzoek en dit blijkt voor 1 op 4 een belangrijk voordeel van elektrisch rijden.

Redenen om voor elektrisch rijden te kiezen (top 3)



- Beter voor het milieu
- Nooit meer hoeven tanken
- Voordelig in gebruik

Voordelen elektrisch rijden



Laadinfrastructuur enige barrière die niet afneemt

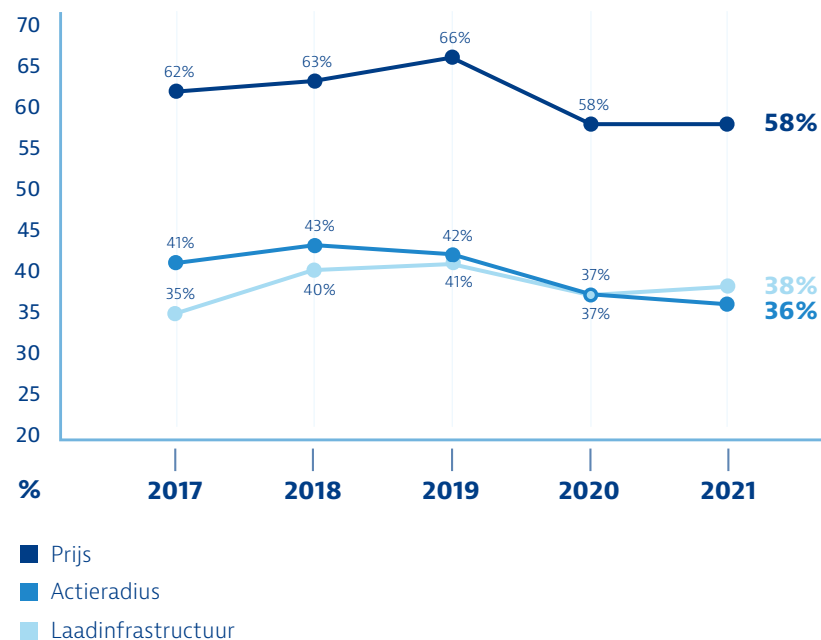
Aanschafprijs nog steeds de belangrijkste drempel om een elektrische auto aan te schaffen



Actieradius neemt als barrière af

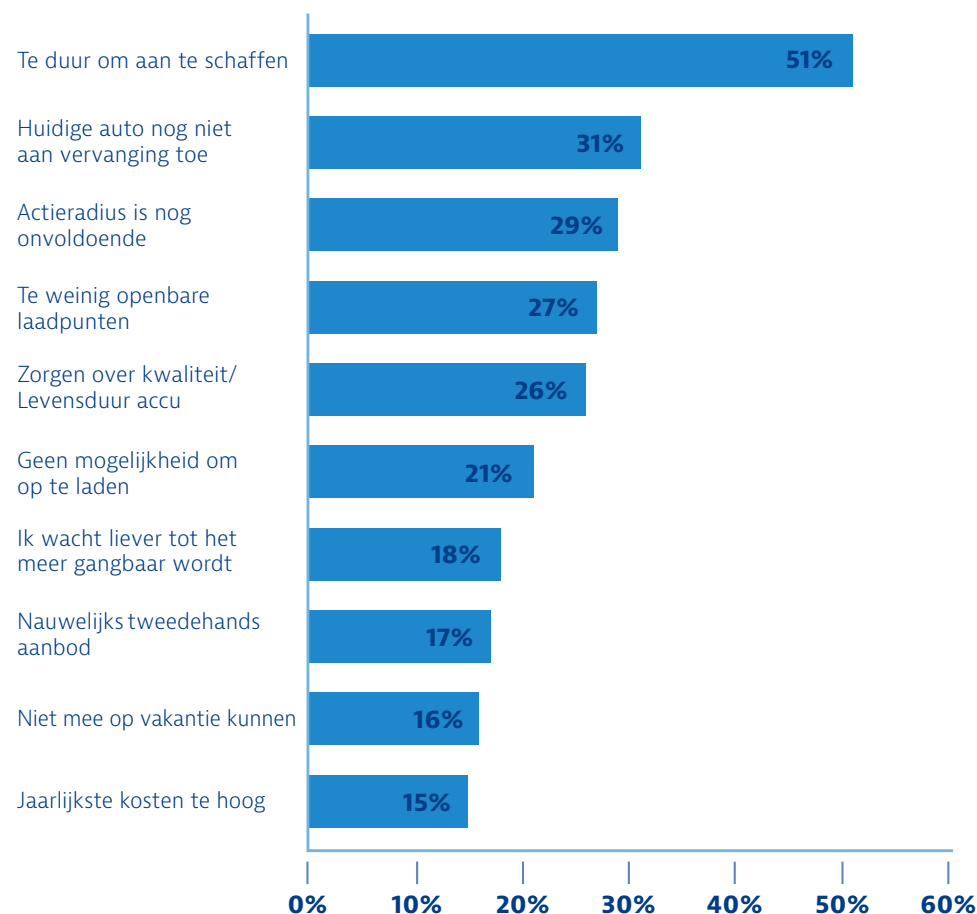
De actieradius laat de afgelopen 5 jaar een dalende trend zien en wordt in mindere mate als drempel ervaren. Laadinfrastructuur als barrière schommelt door de tijd heen en neemt niet verder meer af.

Redenen om niet voor elektrisch rijden te kiezen*



* Antwoorden samengevoegd tot 3 categorieën prijs, actieradius, laadinfrastructuur

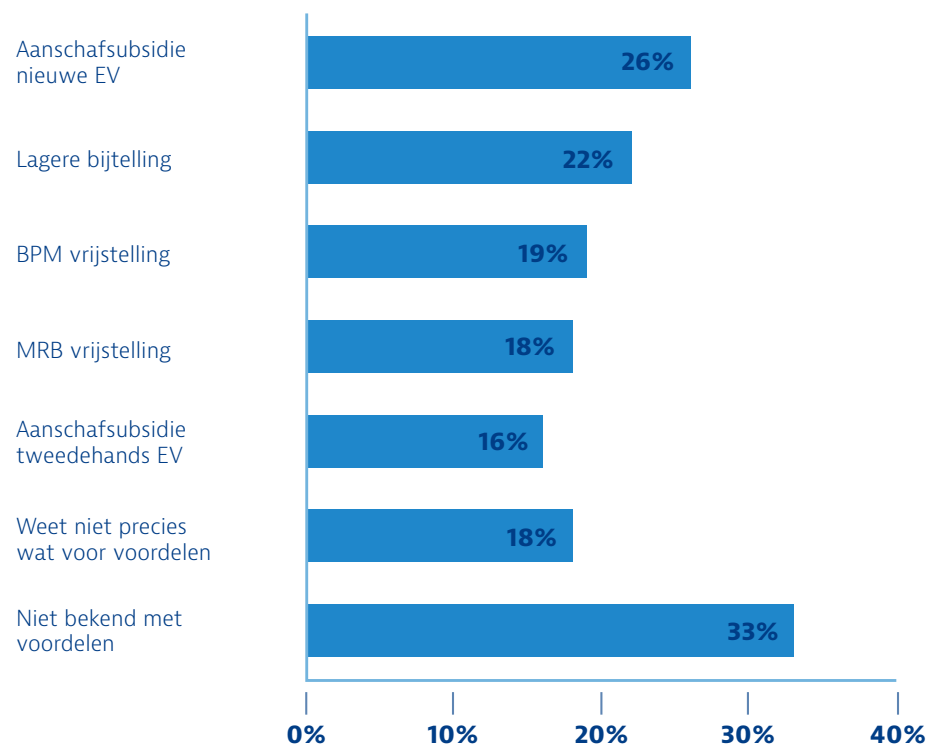
Nadelen elektrisch rijden top 10



82% van de Nederlanders onbekend met MRB vrijstelling

Meer kennis overheidsvoordelen zou barrière aanschafprijs kunnen verminderen

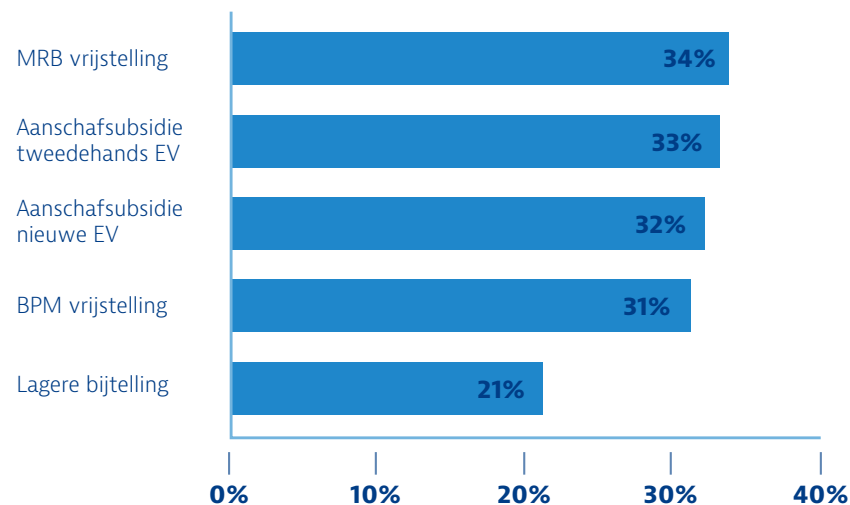
Bekendheid voordelen vanuit overheid



Meest doorslaggevende overheidsvoordelen zijn het minst bekend

Voor 1 op 3 is de MRB vrijstelling doorslaggevend terwijl slechts 18% hier bekend mee is.

Doorslaggevend in beslissing

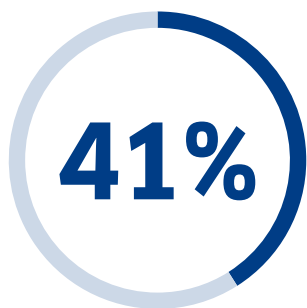


**Voor Nederlanders
met privé parkeerplek
is elektrisch rijden
een stap dichterbij**

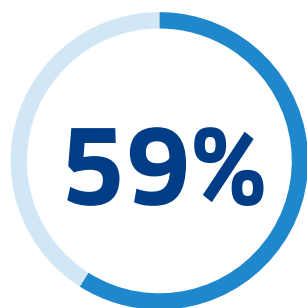


4 op de 10 NL'ers heeft privé parkeerplek

Mensen met een privé parkeerplek overwegen elektrisch rijden vaker op korte termijn



Privé parkeerplek

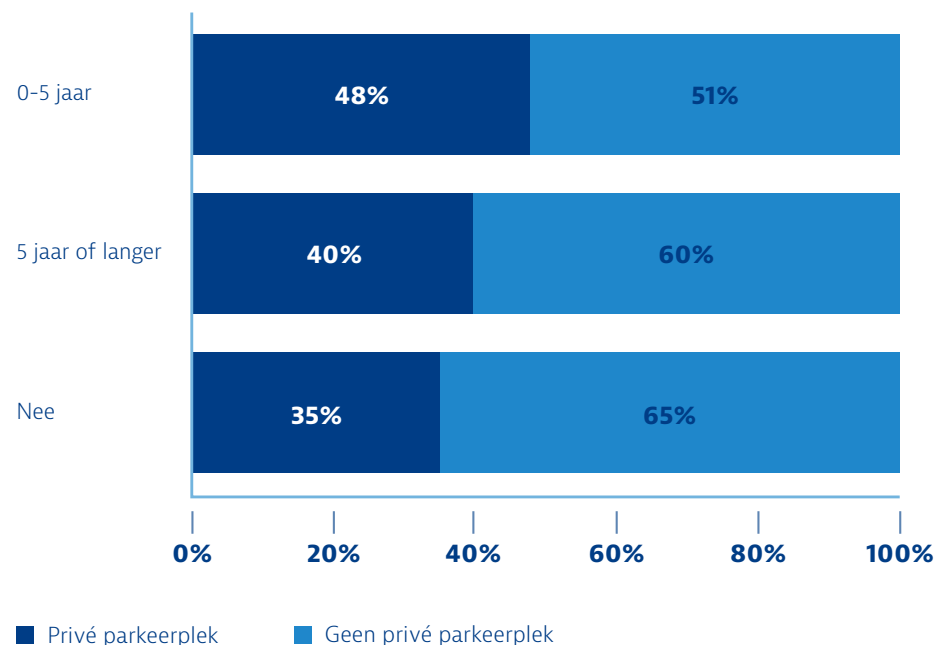


Geen privé parkeerplek



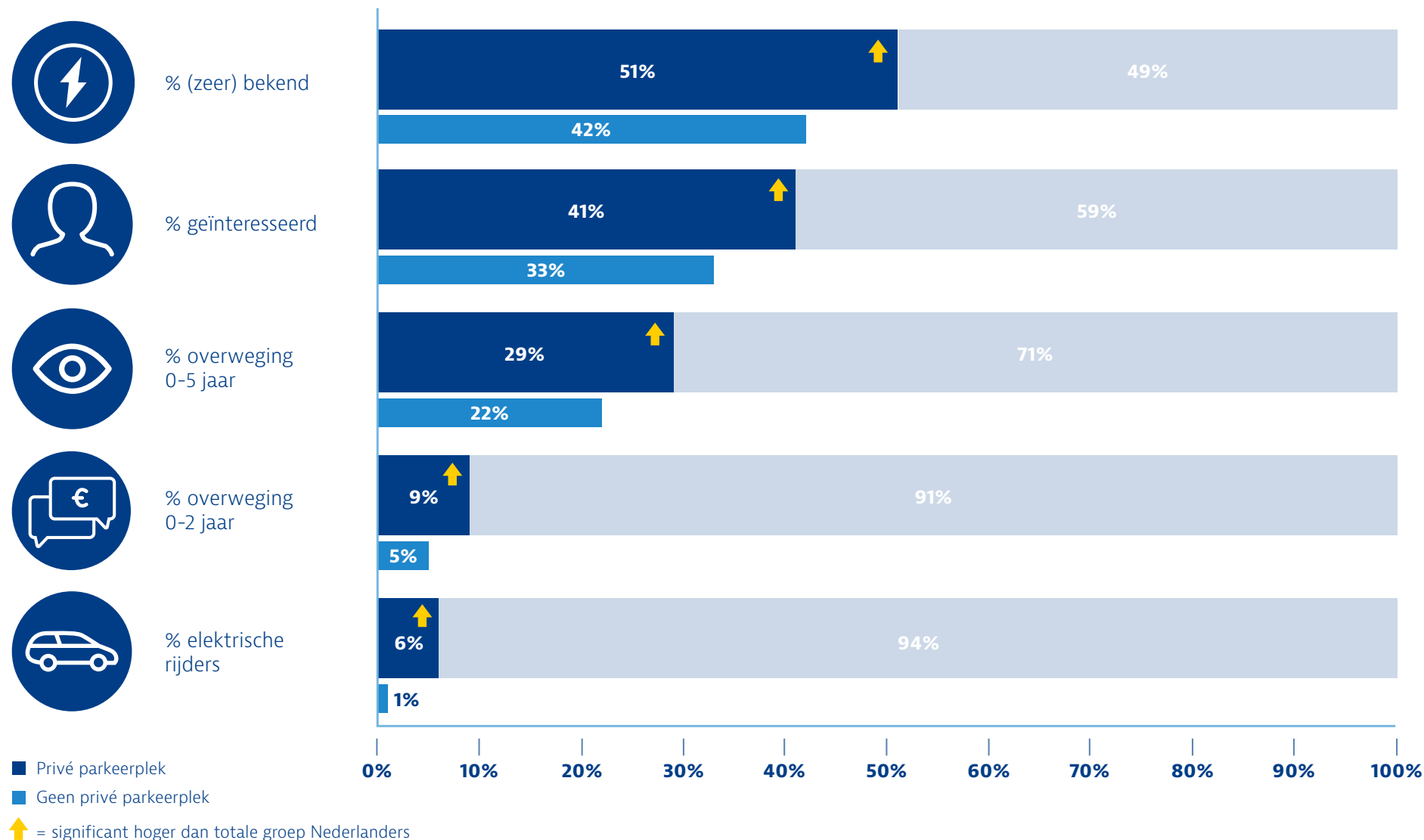
Onder privé parkeerplek wordt verstaan, ofwel een eigen oprit of een eigen parkeerplek in bijvoorbeeld een garage.

Aankoopintentie elektrisch rijden in relatie tot parkeermogelijkheid



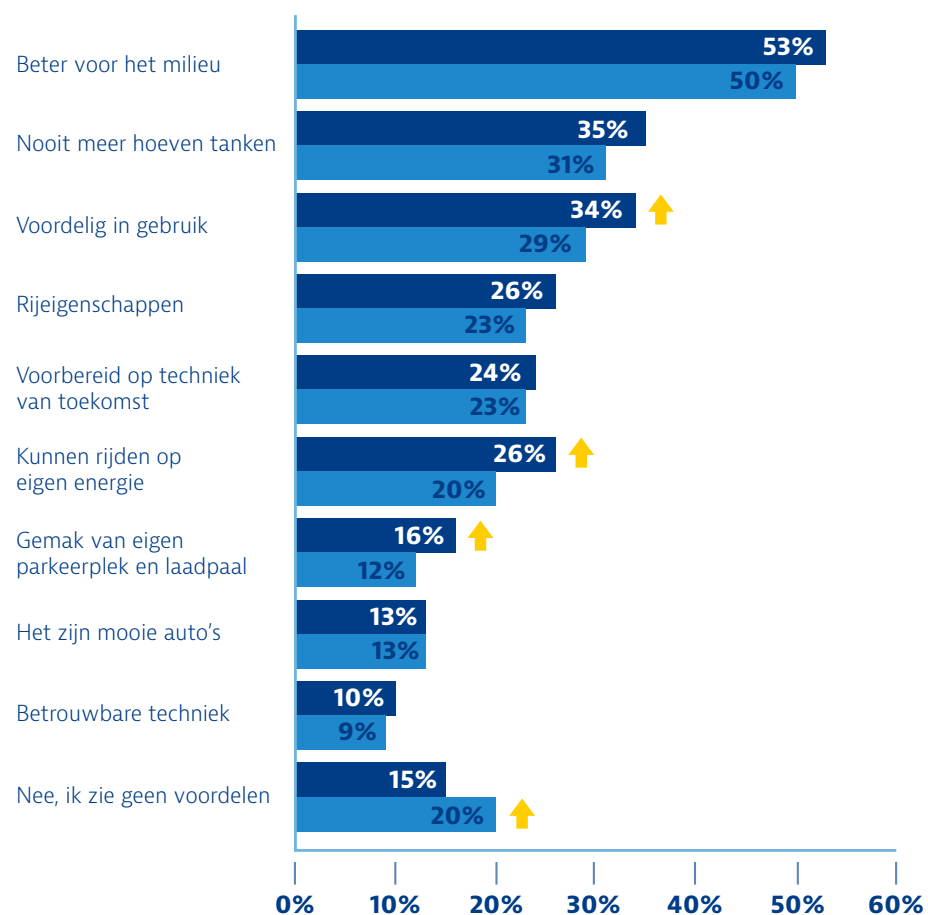
NL'ers met privé parkeerplek stap dichterbij elektrisch rijden

Bekendheid, interesse en overweging hoger onder Nederlanders met privé parkeerplek



Mensen met privé parkeerplek zien meer voordelen

Voordelen elektrisch rijden



■ Privé parkeerplek

■ Geen privé parkeerplek

↑ = significant hoger dan totale groep Nederlanders



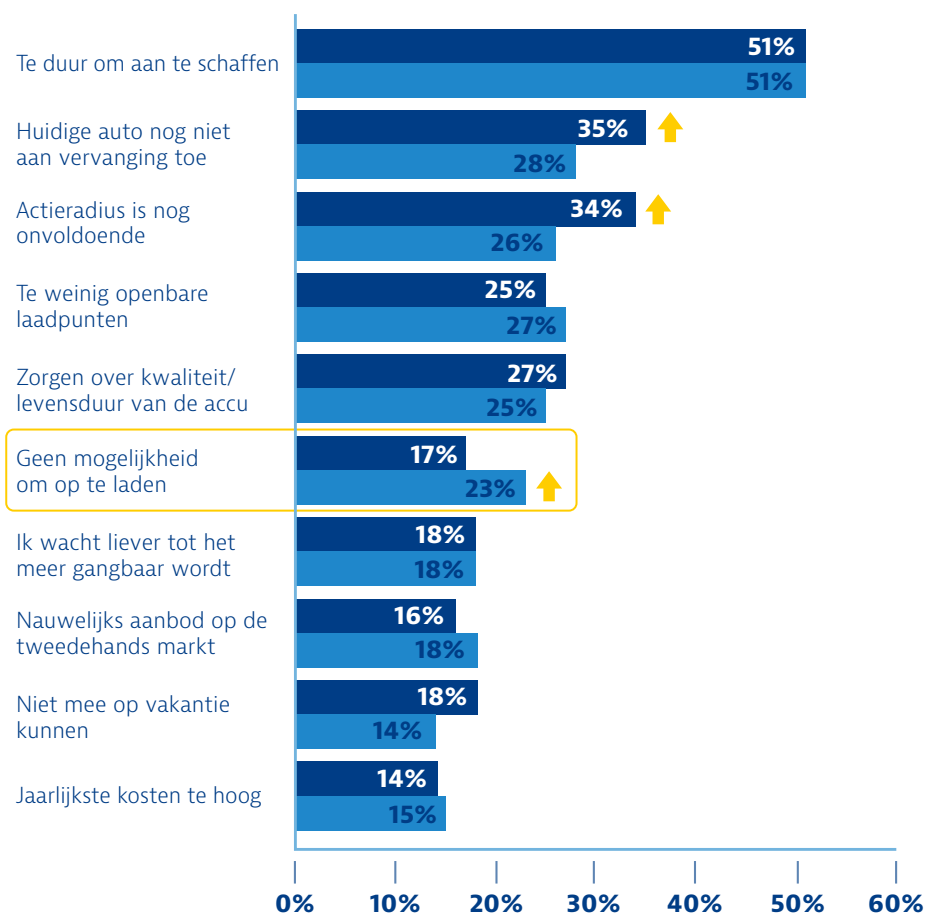
Nederlanders die beschikken over privé plek:

- kunnen gemakkelijker aan de eigen paal laden
- zien elektrisch rijden als voordeliger in gebruik
- kunnen de koppeling maken met eigen opgewekte energie.



Mensen zonder privé parkeerplek hebben minder vaak de mogelijkheid om op te laden

Nadelen elektrisch rijden



■ Privé parkeerplek

■ Geen privé parkeerplek

↑ = significant hoger dan totale groep Nederlanders



Voor deze groep is de laadinfrastructuur een groter probleem. Voor hen is het aantal laadplekken (in de buurt) erg belangrijk. Zeker gezien de omvang van deze groep (59%) is er werk aan de winkel.



Mensen met privé parkeerplek wonen veelal buiten de randstad

Afhankelijkheid publieke laadinfrastructuur groter in de randstad

Quotes van Nederlanders over het belang van openbare laadinfrastructuur

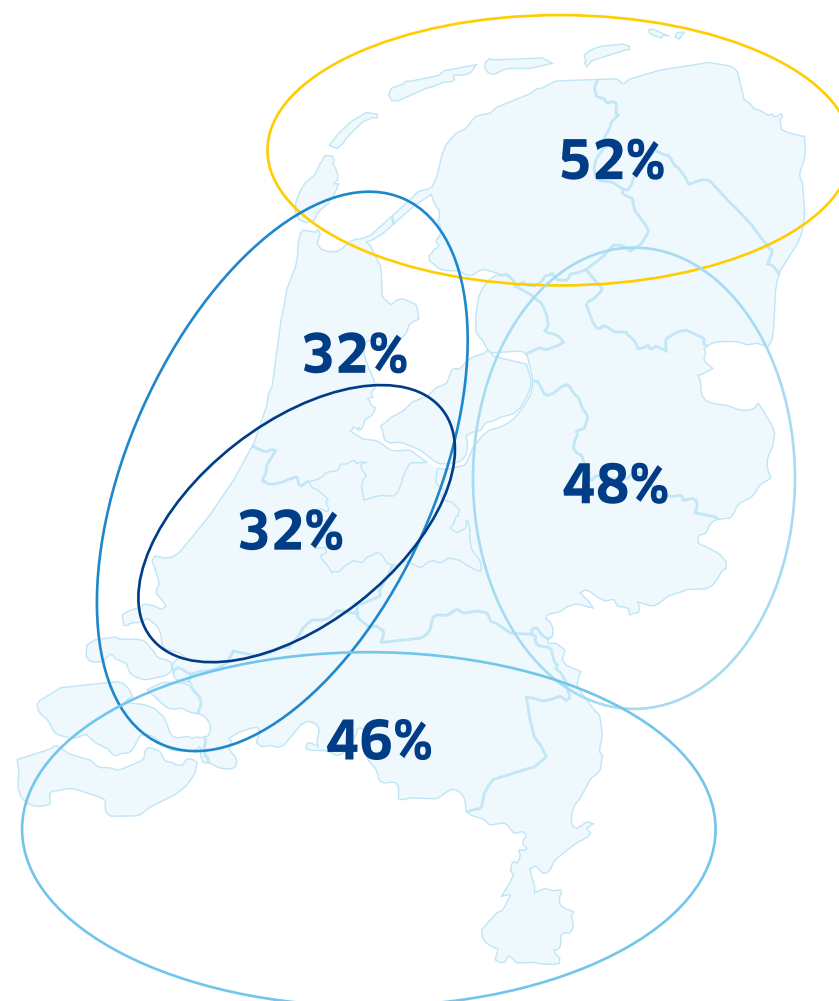
”

Beter voor het milieu en dus de toekomst. Niet volledig positief omdat het laden, en vooral de laadpunten nog niet goed gespreid is of makkelijk te verkrijgen als je geen eigen oprit hebt.

”

Meer laadplekken in de bebouwde kom.

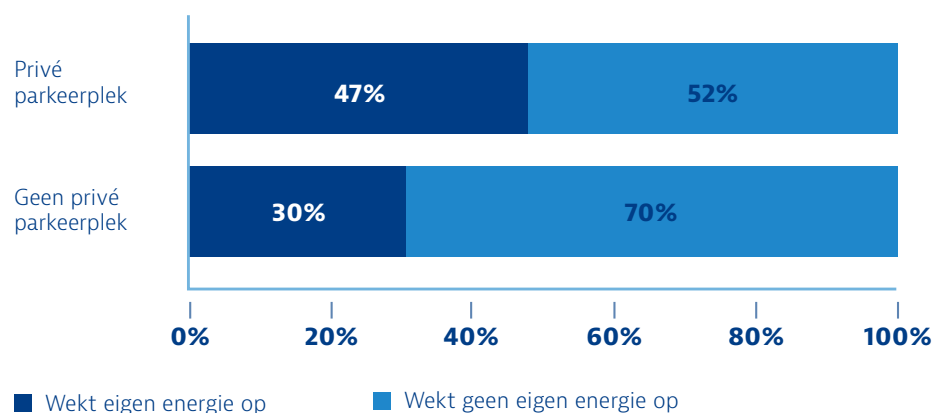
% Nederlanders met privé parkeerplek per regio



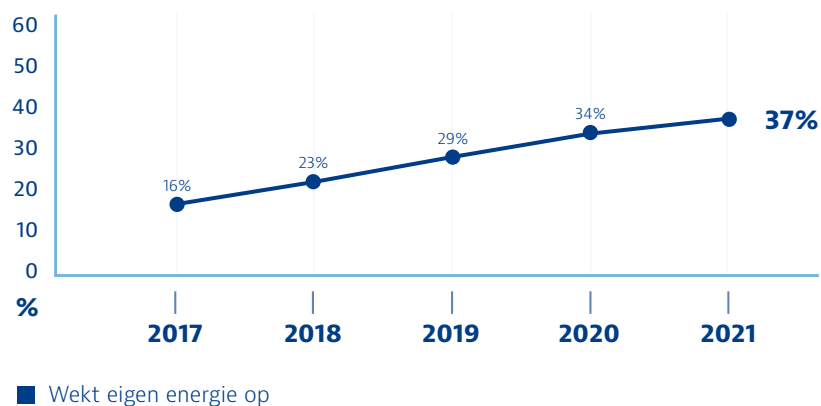
Groep NL'ers met zonnepanelen stijgt

De verwachting is dat ook het aandeel elektrische rijders hiermee toeneemt

Eigen energie opwekken



% Nederlanders dat eigen energie opwekt



Mensen met een privé parkeerplek wekken vaker hun eigen energie op dan mensen zonder privé parkeerplek (47 vs 30%).

Quotes van Nederlanders met zonnepanelen over elektrisch rijden



Elektrisch rijden is voor mij waarschijnlijk goedkoop omdat ik zonnepanelen heb om op te laden. Verder rij ik geen hele lange afstanden, dus het is wel interessant voor mij.



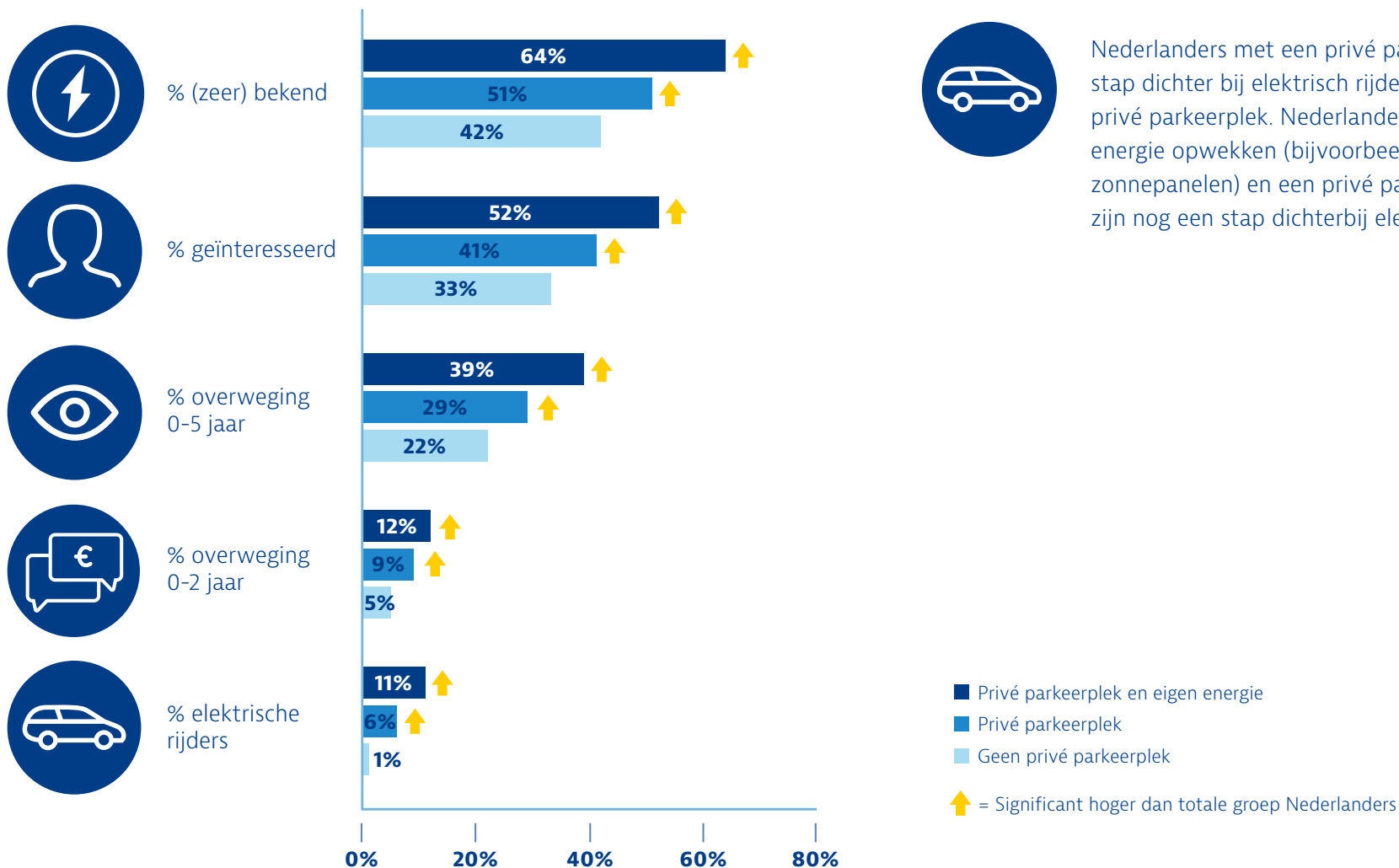
Ik heb een energieoverschot van mijn zonnepanelen en was toe aan een nieuwe auto. Een elektrische auto was een logische stap, we moeten mee gaan met de tijd.



Ik wilde een automaat en omdat we zonnepanelen hebben zijn we elektrisch gaan rijden.

De kopgroep: NL'ers met privé parkeerplek en zonnepanelen

11% van deze groep rijdt zelf al elektrisch



Nederlanders met een privé parkeerplek zijn een stap dichterbij elektrisch rijden dan mensen zonder privé parkeerplek. Nederlanders die hun eigen energie opwekken (bijvoorbeeld door middel van zonnepanelen) en een privé parkeerplek hebben, zijn nog een stap dichterbij elektrisch rijden.

Occasionkoper verder weg van elektrisch rijden



Aankoopintentie occasionkoper ligt een stuk lager dan bij de nieuwkoper

Hoe heeft men auto meestal gekocht

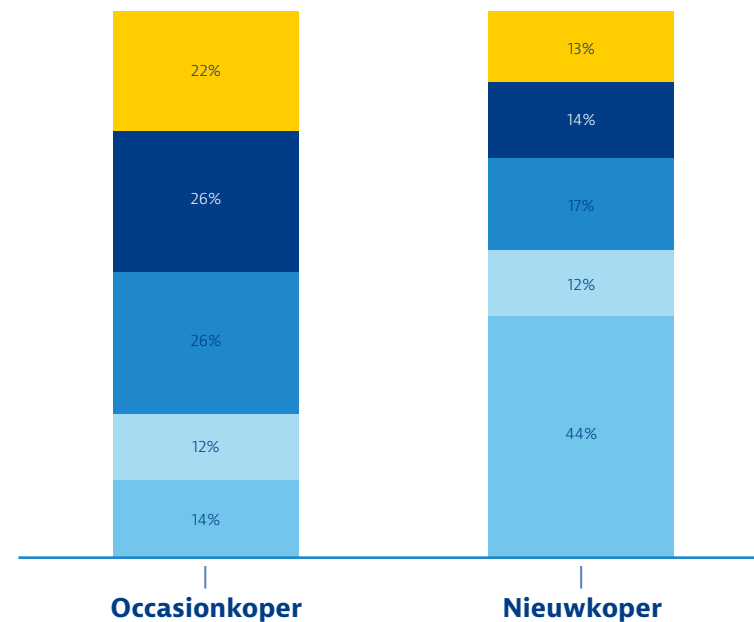


Nieuwkoper



Occasionkoper

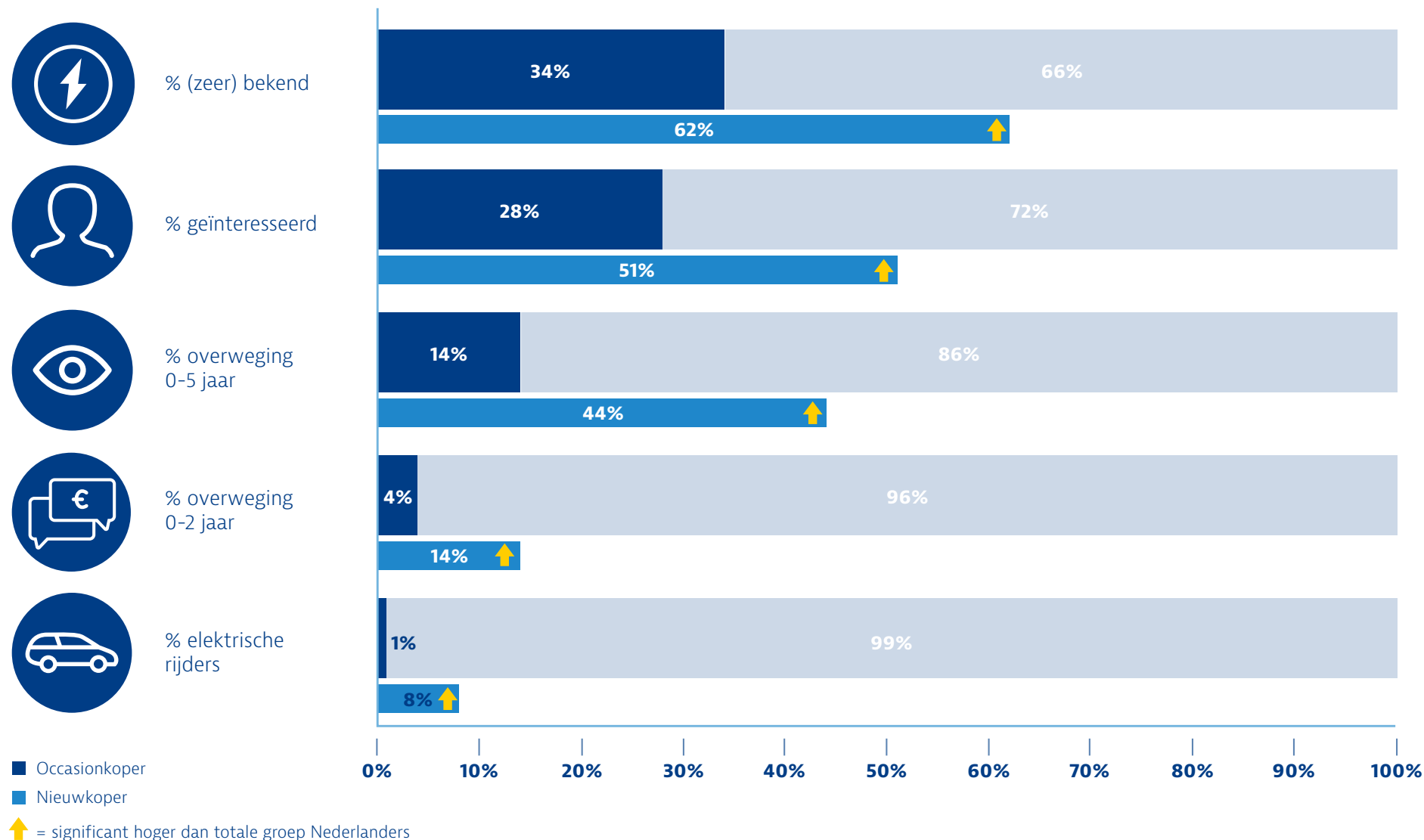
Aankoopintentie



- Weet niet
- Nee
- Ja, geen termijn in gedachten
- 5-10 jaar
- 0-5 jaar

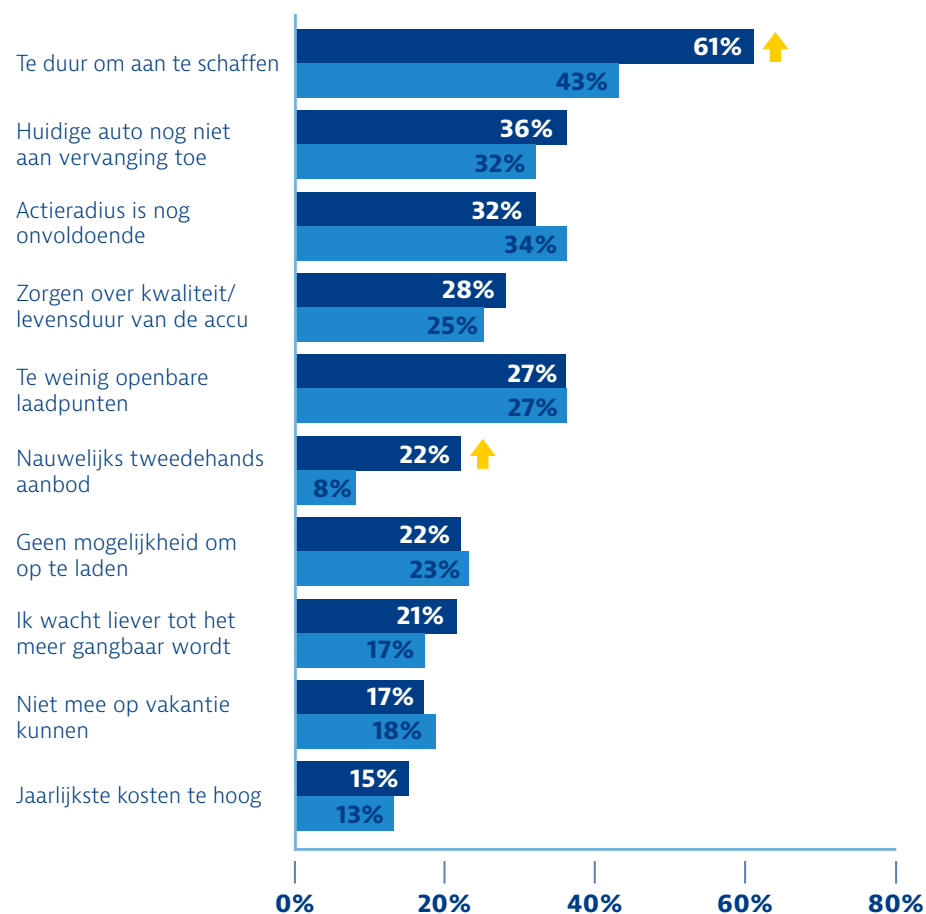
Elektrisch rijden nog ver weg voor occasionkoper

Belangrijk om deze groep mee te krijgen vanwege de omvang (55%) van deze groep



De aanschafprijs is een significant hogere barrière onder occasionkopers

Nadelen elektrisch rijden



■ Occasionkoper
■ Nieuwkoper

↑ = significant hoger dan totale groep Nederlanders



Zowel de nieuwkoper als de occasionkoper is bereid om voor een elektrische auto meer uit te geven dan voor een vergelijkbare benzine/diesel auto. Het gemiddelde bedrag dat de nieuwkoper bereid is te betalen past in de prijsrange van een nieuwe elektrische auto. Bij de occasion markt ligt dit nog ver uit elkaar. Ook het aanbod op de tweedehands markt is nog te beperkt.

Bereidheid te betalen



Nieuwkoper



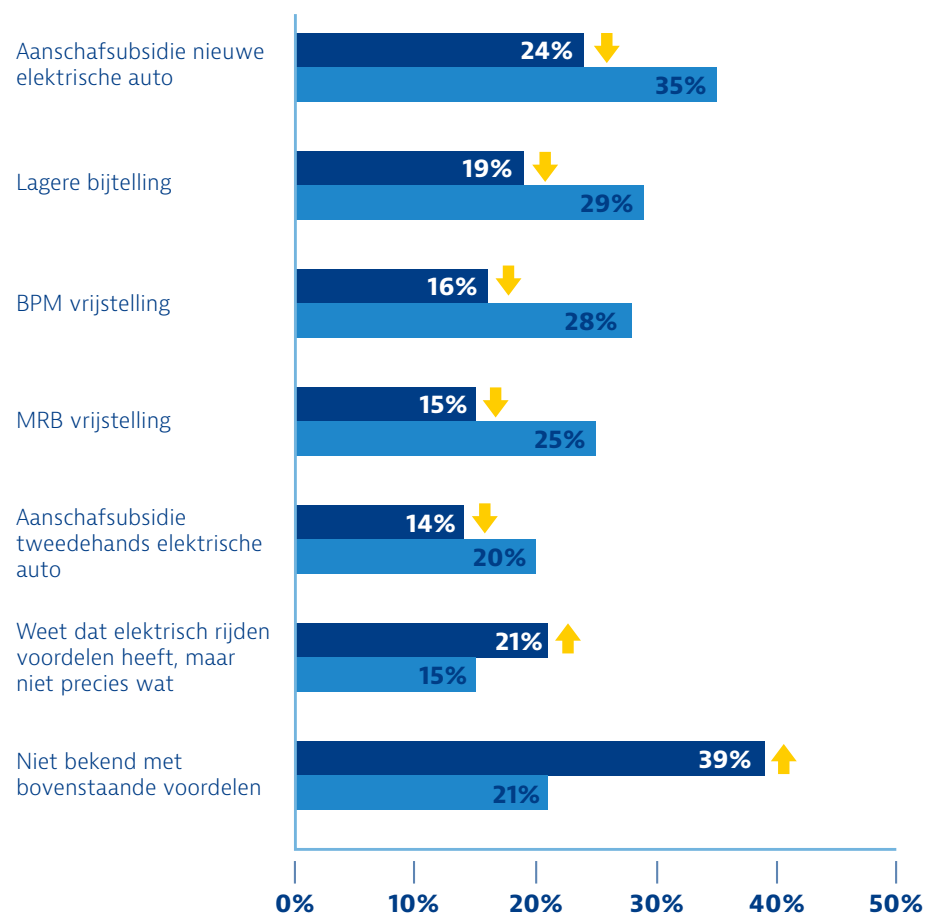
Occasionkoper

Benzine/diesel	€ 25.310	€ 8.276
Elektrisch	€ 32.274	€ 11.523

Occasionkoper minder bekend met voordelen elektrisch rijden

Het voordeel vanuit de overheid met de meeste impact is het minst bekend

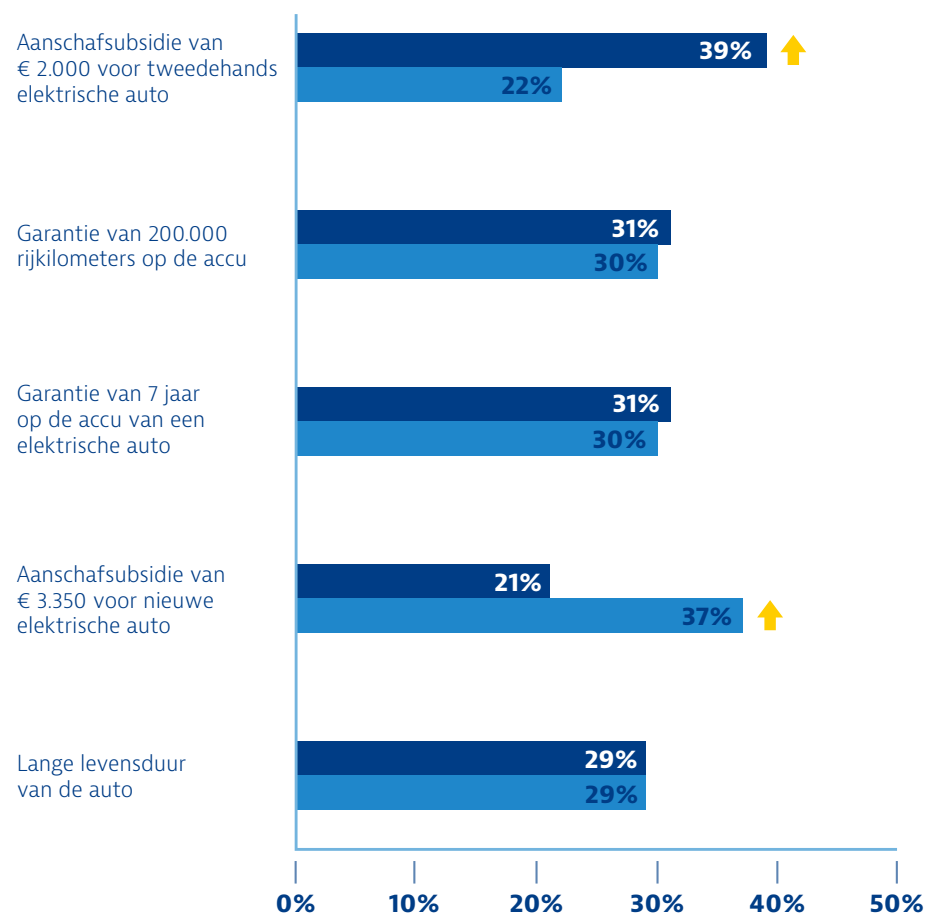
Bekendheid voordelen vanuit overheid



■ Occasionkoper
■ Nieuwkoper

↓ ↑ = significant lager/hoger dan totale groep Nederlanders

Triggers elektrisch rijden (top 5)*



Verantwoording



Verantwoording



Methode

Kwantitatief
gegevensverzameling
online

Totale steekproef

n=2095



Lid ANWB

n=1075



Niet lid ANWB

n=920



De doelgroep van dit onderzoek zijn Nederlanders tussen de 18 en 70 jaar, met een gelijke verdeling tussen wel en niet ANWB leden.



Als steekproefkader is het online access panel van Dynata (voorheen SSI) gebruikt. Blauw Research en SSI onderschrijven de ESOMAR/ICC richtlijnen.



Bij start van het veldwerk is eerst een kleine batch verstuurd. De data van deze eerste groep is gecontroleerd op routing en consistentie. Bij de controle zijn geen bijzonderheden geconstateerd.



Veldwerkperiode

6-10-2021 - 16-10-2021



Gemiddelde invulduur

Verantwoording

- De vragenlijst is in nauwe samenwerking met ANWB opgesteld.
- Waar mogelijk zijn de vragen gerouleerd en gerandomiseerd om eventuele volgorde effecten te voorkomen.



✓ Dataverwerking

Na afloop van het veldwerk is het opgebouwde databestand gecontroleerd op volledigheid en consistentie en geschikt gemaakt voor statistische analyse.

✓ Weging

De bruto dataset is middels poststratificatie weighting gewogen op de volgende variabelen: geslacht, leeftijd, opleiding en regio. De totaalcijfers vormen hierdoor een representatief beeld van de werkelijkheid.

✓ Rapportage

Waar in dit rapport wordt gesproken over een verschil gaat het om een significant verschil bij een alfa van 0,05. Dit houdt in dat de kans kleiner is dan 1 op 20 dat het gevonden verschil op toeval berust.