

Elektrisch Rijden Monitor

Consumentenrapportage elektrisch rijden 2025

9de
jaargang



Waarom een Elektrisch Rijden Monitor?

Een referentiekader voor iedereen die met elektrisch rijden te maken heeft

De Elektrisch Rijden Monitor is een jaarlijks onderzoek van de ANWB dat in kaart brengt hoe Nederlanders denken over en omgaan met elektrisch rijden. In 2017 was de start van de monitor. Dit is de negende jaargang. De monitor verzamelt cijfers en meningen over bezit, koopintentie, ervaringen en knelpunten rondom elektrische auto's. De monitor toont waar de markt vooruitgaat en waar nog verbeteringen nodig zijn, en geeft zo een betrouwbaar referentiekader voor iedereen die met elektrisch rijden te maken heeft.

Wat meet de monitor?

- Belangstelling en koopintentie: hoeveel mensen overwegen een elektrische auto te kopen.
- Ervaring in de praktijk: gebruik, tevredenheid en problemen van huidige EV-rijders.
- Kosten en betaalbaarheid: hoe mensen de aanschaf- en gebruikskosten ervaren.
- Laadgedrag en infrastructuur: ervaringen met laden thuis en openbaar laden.
- Markontwikkeling: aantal modellen, prijsklassen en beschikbaarheid van elektrische auto's.

Hoe?

Voor het onderzoek is data in twee delen verzameld. Het eerste deel van het veldwerk bestaat uit een representatieve steekproef op basis van geslacht, leeftijd en opleiding. Vervolgens is in het tweede deel van het veldwerk de data aangevuld met elektrisch rijders, om zo binnen de elektrisch rijders analyses uit te kunnen voeren, wat in eerdere jaren niet mogelijk was.



Regulier veldwerk

2033 respondenten
Waarvan 154 elektrisch rijders



Aanvulling

325 elektrisch rijders

In totaal hebben 2358 respondenten deelgenomen aan het onderzoek. Wanneer er een vergelijking tussen elektrisch rijders en de markt wordt gemaakt, worden de 154 elektrisch rijders uit het reguliere veldwerk afgezet tegenover andere groepen. Als er binnen de elektrisch rijders uitspraken gedaan worden, is dit gebaseerd op de elektrisch rijders uit het reguliere veldwerk en de aanvulling. Dit komt neer op 479 elektrisch rijders.

Inhoudsopgave

- >
- >
- >
- >
- >
- >
- >

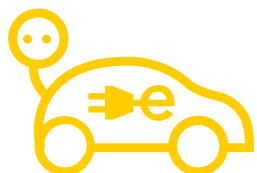


Samenvatting



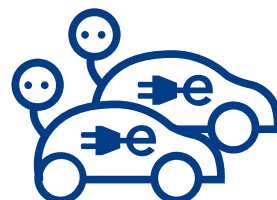
2025 vs 2024

Elektrisch rijden in Nederland



Aantal EV's in Nederland

2024: 522.747
2025: **644.562**



Aantal EV-modellen

2024: 107
2025: **132**



Nieuwe EV's tot € 35.000

2024: 16
2025: **37**



Gemiddelde actieradius

2024: 418 km
2025: **463 km**



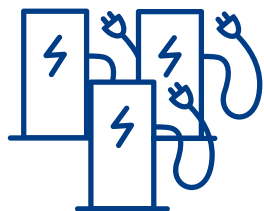
Aankoopintentie EV binnen 5 jaar

2024: 28%
2025: **23%**



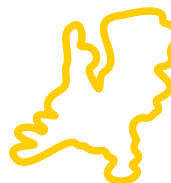
Aantal laadpalen in NL

2024: 169.587
2025: **197.712**



Aantal snellaadlocaties in NL

2024: 1.024
2025: **1.346**



Aandeel EV's NL

2024: 5,5%
2025: **6,7%**

Zeven inzichten over elektrisch rijden in Nederland

1. De EV-markt wordt volwassen: aanbod groeit, betaalbaarheid neemt toe

Het aanbod van elektrische auto's neemt toe, vooral in de prijsklasse tot 35 duizend euro, waar het aantal beschikbare modellen meer dan verdubbeld is. Hierdoor wordt elektrisch rijden voor steeds meer huishoudens een alternatief voor een brandstofauto. De betalingsbereidheid van consumenten sluit ook steeds beter aan bij het beschikbare aanbod.

2. Sentiment is verslechterd, consument wil duidelijkheid

Hoewel het aanbod en de technologie zich ontwikkelen, blijft de interesse onder consumenten achter. Dit lijkt mede het gevolg van onzekerheid over toekomstige regelgeving en stimuleringsmaatregelen. Voor het eerst in lange tijd is de groep zonder aankoopintentie groter dan de groep met aankoopintentie (binnen nu en 10 jaar).

3. Groot verschil tussen verwachting en ervaring

Niet-EV-rijders hebben relatief negatieve verwachtingen over kosten, actieradius en laadgemak, terwijl EV-rijders juist positief zijn over deze aspecten. Neem de actieradius. Deze wordt door de meeste EV-rijders als voldoende ervaren, ook internationale ritten verlopen doorgaans probleemloos. Ook gaat laden steeds sneller en er zijn meer laadpalen. Toch is de actieradius voor de niet-EV-rijder een drempel om over te stappen.

4. Steeds meer kansen op de occasionmarkt

Door prijsverlagingen en een negatieve perceptie schreven EV's in de beginjaren snel af, wat nu juist leidt tot een aanbod van betaalbare tweedehands modellen met lagere gebruiks- en onderhoudskosten. Hierdoor zijn de totale kosten per kilometer van een gebruikte elektrische auto regelmatig lager dan die voor een vergelijkbare benzineauto.

5. Actieradius blijft toenemen

De gemiddelde actieradius van een elektrische auto is in 2025 weer toegenomen, nu tot 463 kilometer. Hoe groter de actieradius des te beter, is al snel de gedachte. Maar er zitten ook nadelen aan een grote actieradius, zoals een zwaardere accu met hogere kosten. Daarnaast wordt een kleiner actieradius sneller acceptabel omdat (snel)laden steeds minder tijd vraagt.

6. Aantal laadpalen blijft groeien, onduidelijkheid over kosten

Het aantal locaties met snelladers steeg in Nederland in 2025 van 1.024 naar 1.346 en het aantal publieke laadpalen heeft de grens van 200.000 bijna overschreden. Prijstransparantie bij de laadpaal blijft wel een aandachtspunt: meer dan de helft van de EV-rijders weet bij publieke laadpalen niet precies wat hij of zij betaalt. Opvallend: slecht 9 procent van de EV-rijders ervaart laden in het buitenland als problematisch.

7. Vehicle-to-Grid (V2G) bij veel mensen onbekend

Ondanks het potentieel voor netstabiliteit en kostenbesparing is de kennis over V2G – waarbij een elektrische auto stroom terug levert aan het net – onder EV-rijders laag. Dit belemmert de volmondige implementatie van V2G en de mogelijkheid om kosten te besparen in de toekomst.

Evolutie & Trends



Bekendheid elektrisch rijden stabiel

Vooral 18 tot 35 jaar is zeer bekend met elektrisch rijden

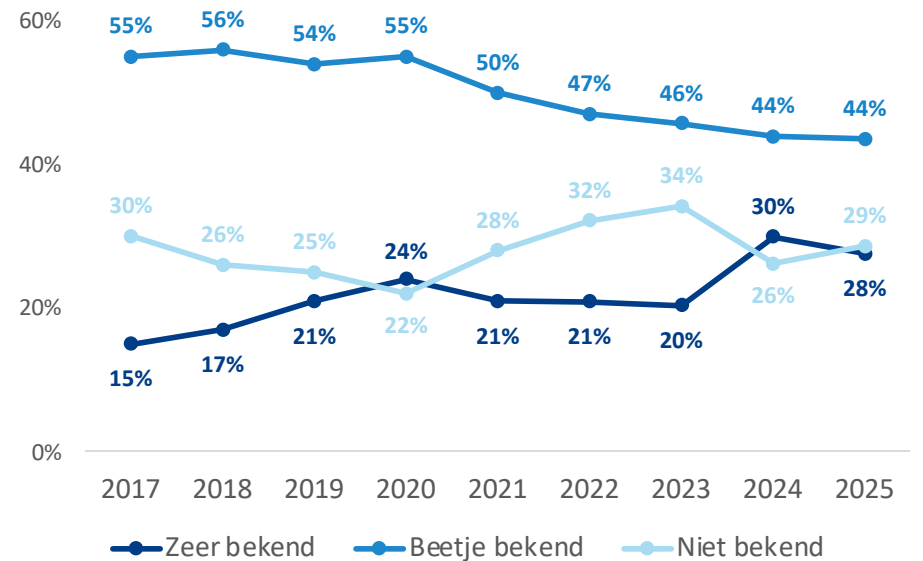


Bekendheid elektrisch rijden

De bekendheid met elektrisch rijden blijft stabiel. Waar het aandeel Nederlanders dat er een beetje bekend mee is over tijd afneemt, neemt de groep die er zeer bekend mee is juist toe. De groep die niet bekend is met elektrisch rijden, is na een laagtepunt in 2020 weer op hetzelfde punt als aan de start van de monitor in 2017.

Elektrisch rijden is bekender onder de jongere leeftijdsgroepen. Vooral de 18-35 groep is vaker zeer bekend met elektrisch rijden (43% vs. 28% gemiddeld). 55-plussers zijn juist vaker niet bekend met elektrisch rijden (47% onbekend vs. 29% gemiddeld).

In hoeverre bent u bekend met het rijden in een volledig elektrisch auto?

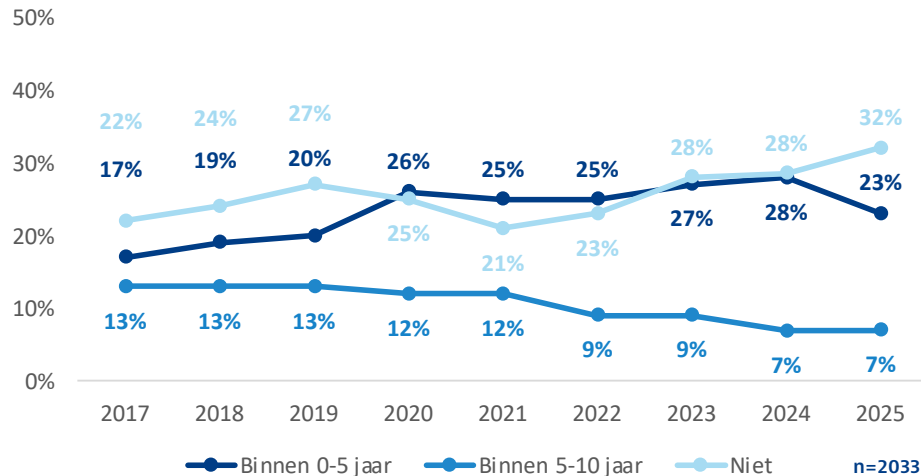


n=2033

Minder belangstelling om een elektrische auto te kopen

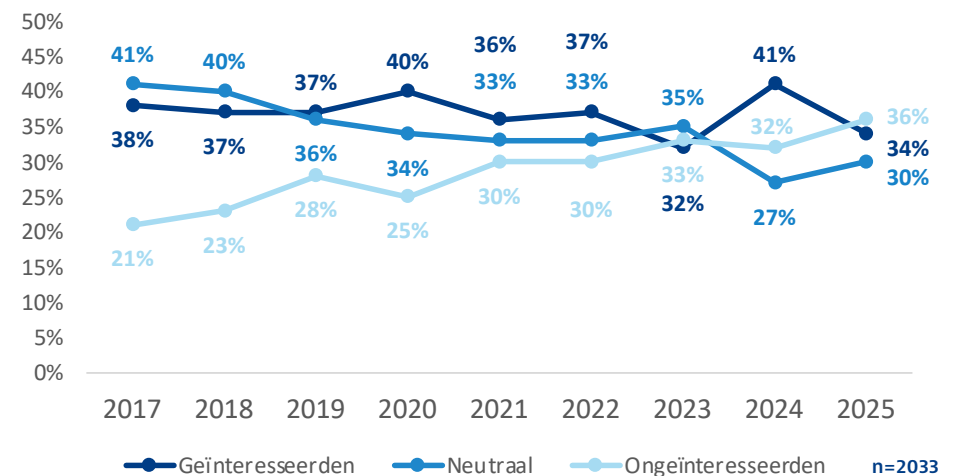
De groep ongeïnteresseerden is voor het eerst de grootste groep

Overweegt u ook een volledig elektrische auto te kopen? Zo ja, binnen welke termijn wilt u een elektrische auto kopen?



De aankoopintentie (hoeveel mensen bereid zijn te betalen) voor elektrische auto's nam in de eerste jaren van de monitor sterk toe, maar heeft een dalende lijn ingezet. Voor het eerst is de groep zonder positieve aankoopintentie groter dan de groep die overweegt binnen nu en 10 jaar een volledig elektrische auto te kopen.

In welke mate is een volledig elektrische auto (echt) iets voor u?



Na een stijging in interesse in 2024, is er nu weer een duidelijke daling van het aantal geïnteresseerden te zien. Het aantal expliciet ongeïnteresseerden stijgt ook verder, waardoor de ongeïnteresseerden voor het eerst de grootste groep vormt sinds de start van de monitor negen jaar geleden. Het schrappen van de aankoopsubsidie en de invoering van Motorrijtuigenbelasting voor EV's speelt hier een duidelijke rol in.

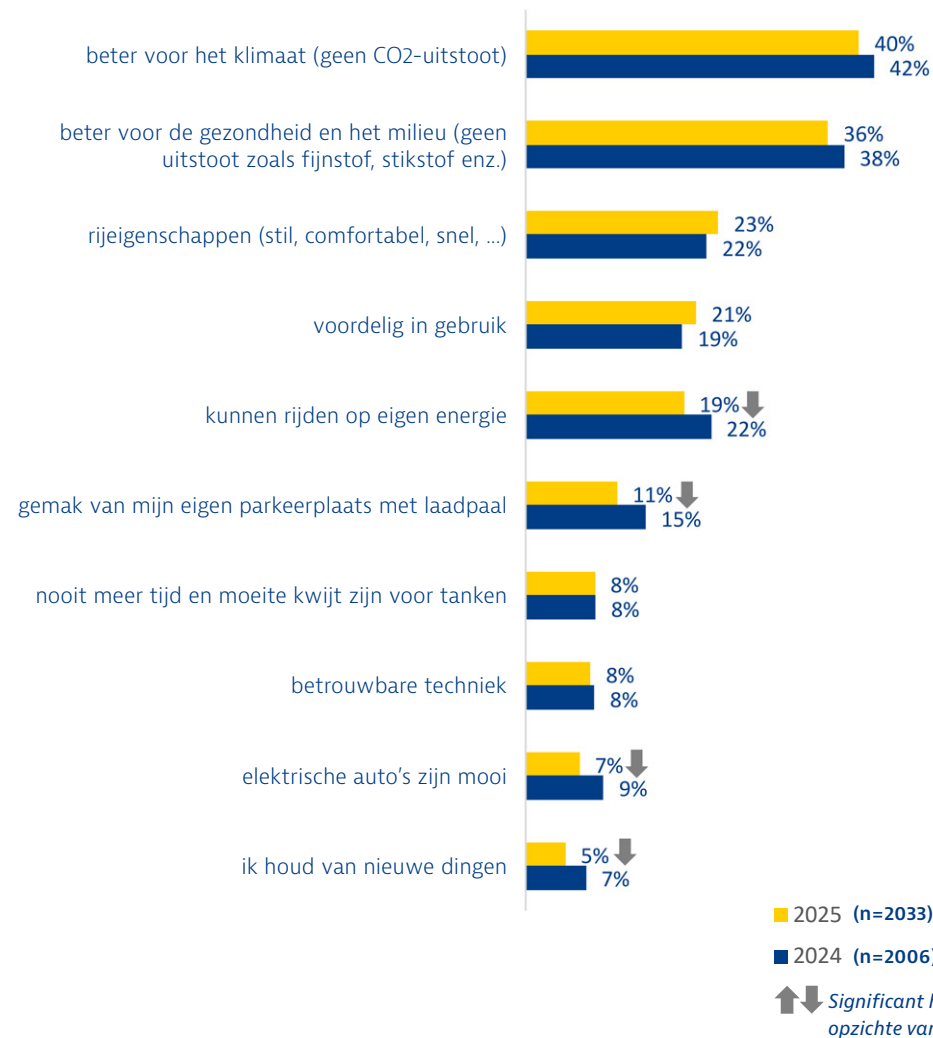
Noot: in 2022 is voor het eerst de antwoordmogelijkheid 'geen tijd in gedachte' meegenomen, deze is in eerdere jaren niet uitgevraagd.

Belangrijkste voordelen EV: beter voor klimaat en gezondheid

Bij 18 tot 35 jaar ook een sterke focus op financieel voordeel

Welke voordelen heeft het rijden van een volledig elektrische auto volgens u?

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.



De positieve impact van elektrische auto's op het klimaat, milieu en gezondheid wordt nog altijd als belangrijkste voordeel van elektrisch rijden genoemd. Daarnaast hechten Nederlanders ook waarde aan rijcomfort en voordelige gebruikskosten.

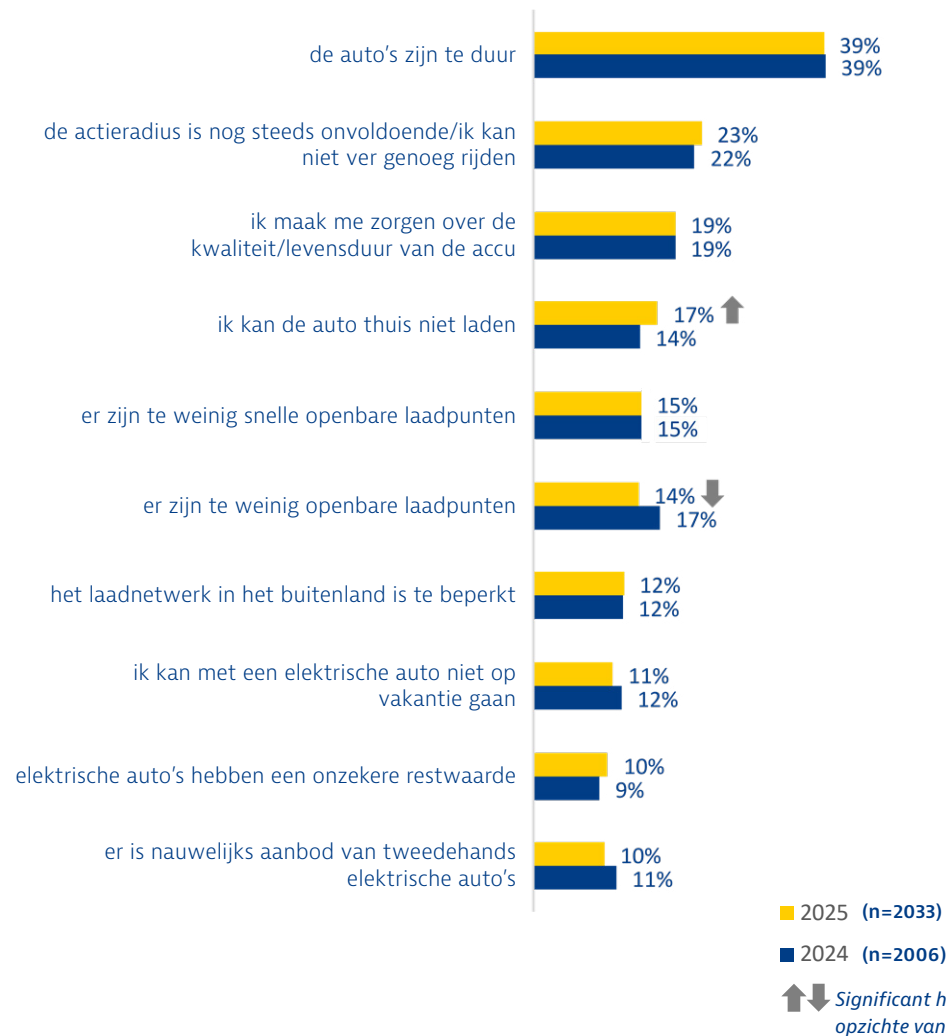
Jongeren worden sterker gedreven door het feit dat een elektrische auto mooi is (12%). Ondanks dat ze hier sterker door gedreven worden ten opzichte van de oudere leeftijdsgroepen, is dit een kleiner voordeel. Ook ligt er een relatief sterkere focus op voordelig gebruik (29%), dat een top drie voordeel is voor deze leeftijdsgroep.

Belangrijkste nadeel EV: hoge aanschafprijs

Ook actieradius en levensduur accu worden gezien als belemmeringen om over te stappen

Welke nadelen heeft het rijden van een volledig elektrische auto volgens u?

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.



De aanschafkosten blijven de grootste barrière om elektrisch te gaan rijden, met name onder 55-plussers (49% vs. 39% gemiddeld). Wel zijn er dit jaar veel beter betaalbare modellen op de markt gekomen met lagere gebruikskosten.

Andere zorgen gaan over de actieradius en accu. Ook laden is voor sommigen een zorg, enerzijds omdat er te weinig laadpunten beschikbaar zijn, wat wel verbeterd is ten opzichte van vorig jaar. Anderzijds is er een groep Nederlanders die thuis niet kan laden, wat een grotere drempel is geworden voor elektrisch rijden.

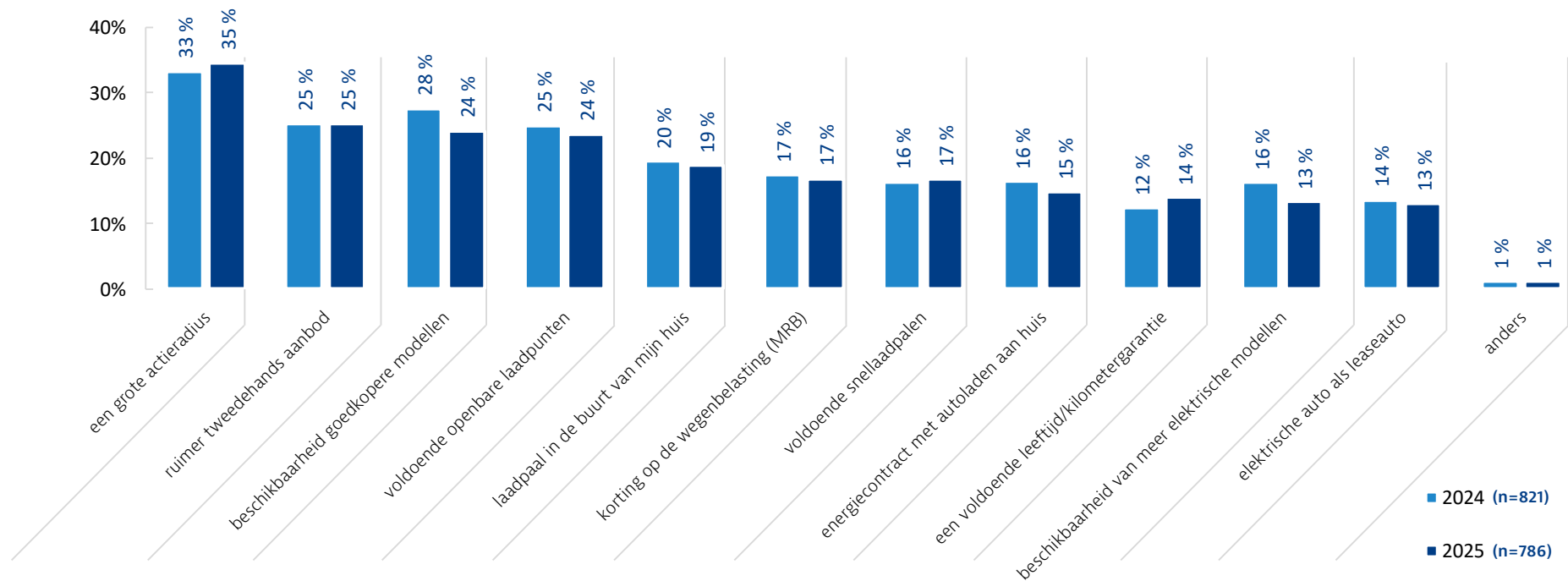
Wat wel opvalt is dat, net als vorig jaar, na de barrière rondom (aanschaf)kosten de nadelen dicht bij elkaar liggen. Dit houdt in dat er inhoudelijk verder geen uitgesproken problemen zijn, maar er aan alle punten gewerkt moet worden.

Potentiële EV-rijders willen een grote actieradius

Ook duidelijk behoefte aan meer tweedehands en goedkopere elektrische auto's

Welke van de onderstaande redenen zouden u ervan kunnen overtuigen in de (nabije) toekomst een elektrische auto aan te schaffen?

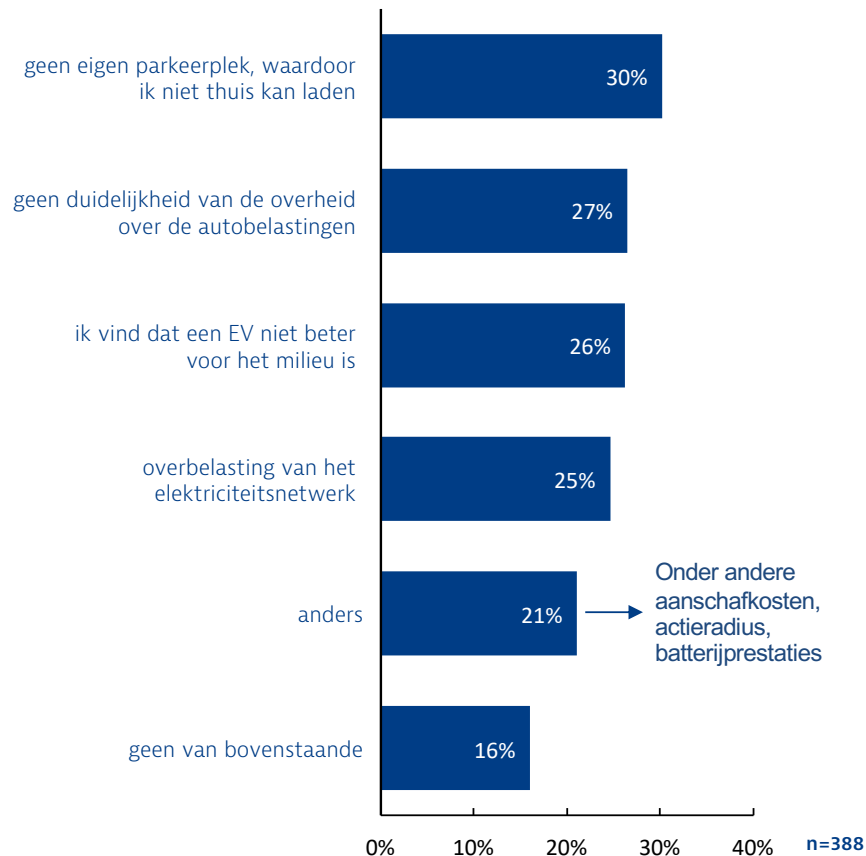
Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.



Vier struikelblokken voor de neezeggers

Eensgezind in hun weerstand: wil graag thuisladen en duidelijkheid over autobelasting

Waarom overweegt u géén elektrische auto?



Er zijn verschillende redenen om op dit moment geen elektrische auto te overwegen. De belangrijkste reden is dat veel mensen geen eigen parkeerplek hebben om op te kunnen laden. Ook is er nog veel onduidelijkheid over belastingen vanuit de overheid. Dit geldt voor ruim 1 op de 4 Nederlanders die geen elektrische auto overweegt.

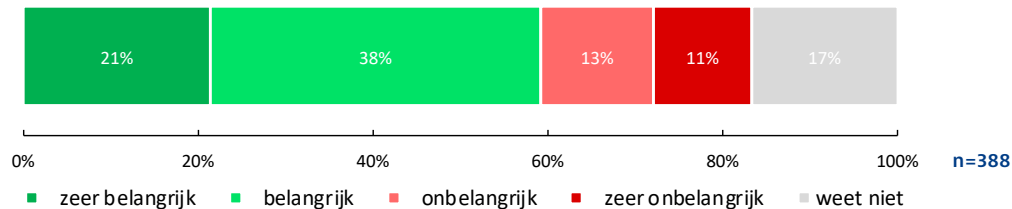
Daarnaast is (een deel van) deze groep er niet van overtuigd dat het beter is voor het milieu en vreest men voor overbelasting van het elektriciteitsnetwerk.

Doordat al deze redenen vrij dicht bij elkaar liggen (25%-30%), is er niet één duidelijke barrière. Het is daarom belangrijk om actie te ondernemen op al deze belemmeringen, zodat deze kunnen worden weggenomen.

Meerderheid vindt dat overheid rol heeft bij elektrisch rijden

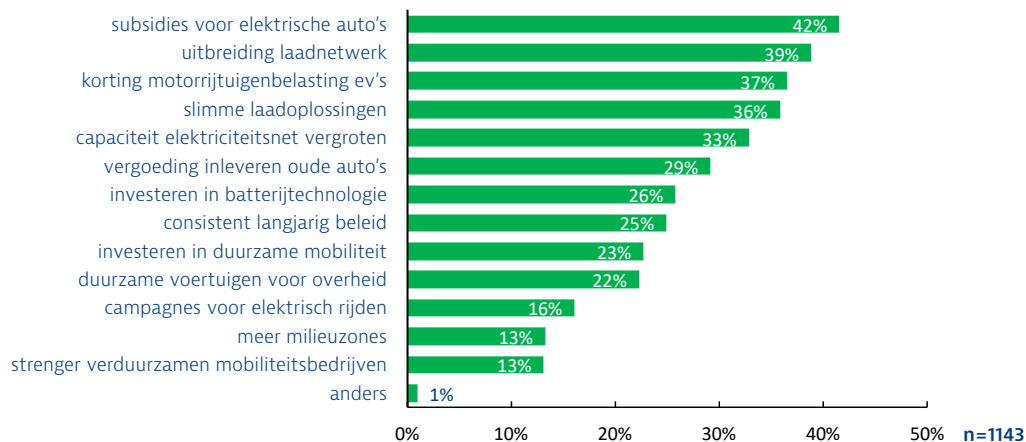
Actiepunten van de overheid: financiële prikkels en meer (slimme) laadoplossingen

In hoeverre vindt u het belangrijk dat de overheid een rol speelt in de plannen om volledig elektrisch te gaan rijden?



Al sinds 2009 zet de ANWB zich in om elektrisch rijden het nieuwe normaal te maken in Nederland. Om dit te bereiken denkt de ANWB actief mee over in te voeren stimuleringsmaatregelen. Op dit moment wordt de stimulering van elektrisch rijden steeds meer afgebouwd. Maar in de grafiek is te zien dat er nog steeds behoefte is aan een ondersteunende rol van de overheid in de vorm van subsidies, het faciliteren van het laadnetwerk en een korting op de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's.

Op welke actiepunten moet de overheid een rol spelen?



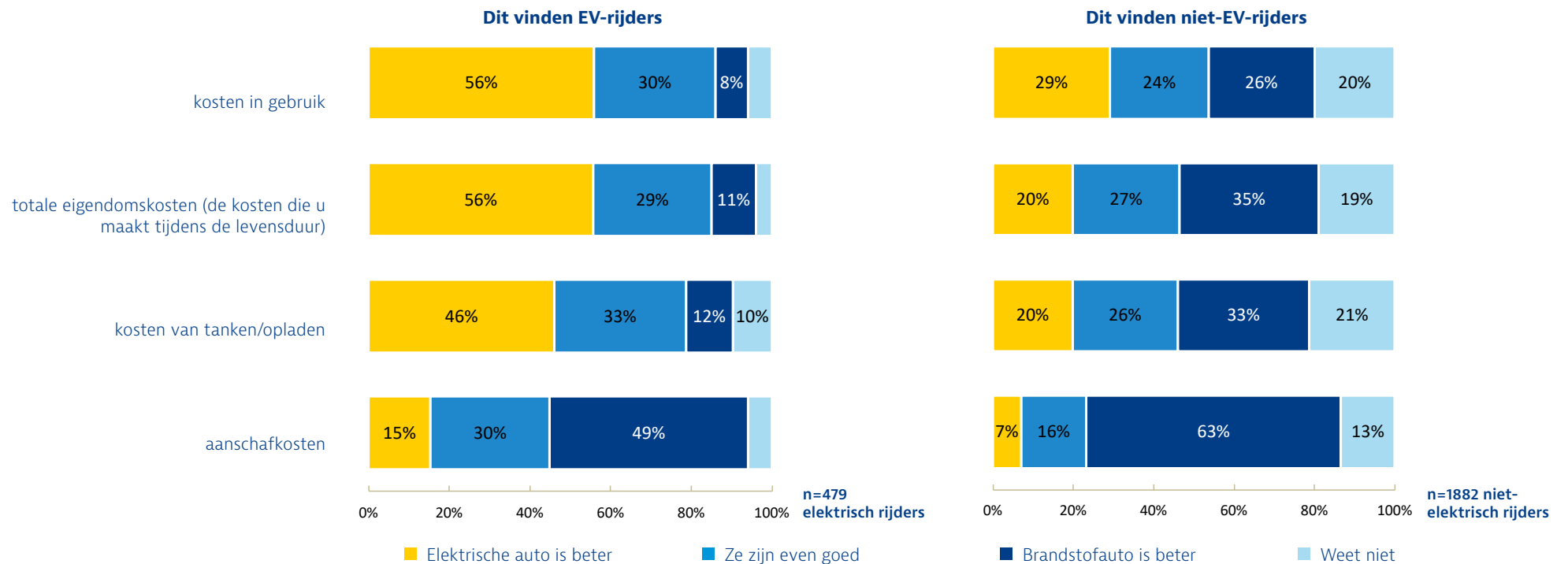
**Verwachting
tegenover ervaring**



Verwachting tegenover ervaring: kosten

Niet-elektrisch rijders zijn veel negatiever dan de ervaring is van elektrisch rijders

Geef voor elk van de volgende uitspraken aan of u een brandstofauto of een elektrische auto beter vindt, of dat ze ongeveer hetzelfde zijn.



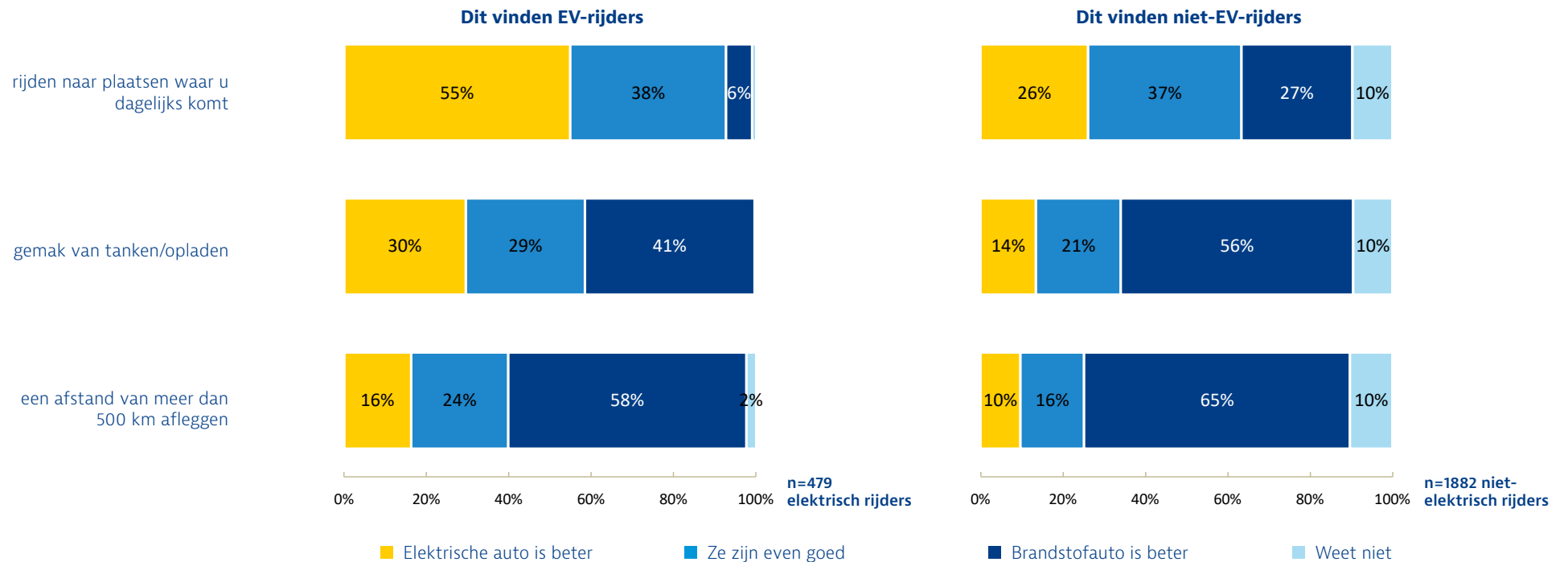
Er is een groot verschil tussen verwachting en ervaring. Elektrisch rijders spreken uit ervaring, terwijl niet-elektrisch rijders hun oordeel vooral baseren op verwachtingen. Op vier kostenaspecten – gebruik, eigendom, tanken/opladen en aanschaf – blijkt dat de ervaring vaak positiever is dan de verwachting. Vooral bij gebruiks- en

eigendomskosten scoort de elektrische auto beter, terwijl de aanschafkosten nog als nadeel worden gezien. De resultaten onderstrepen dat daadwerkelijke ervaring met elektrisch rijden leidt tot een realistischer en vaak gunstiger beeld van de kosten.

Verwachting tegenover ervaring: gebruik en gemak

EV-rijders veelal enthousiast over gebruiksgemak elektrische auto

Geef voor elk van de volgende uitspraken aan of u een brandstofauto of een elektrische auto beter vindt, of dat ze ongeveer hetzelfde zijn.



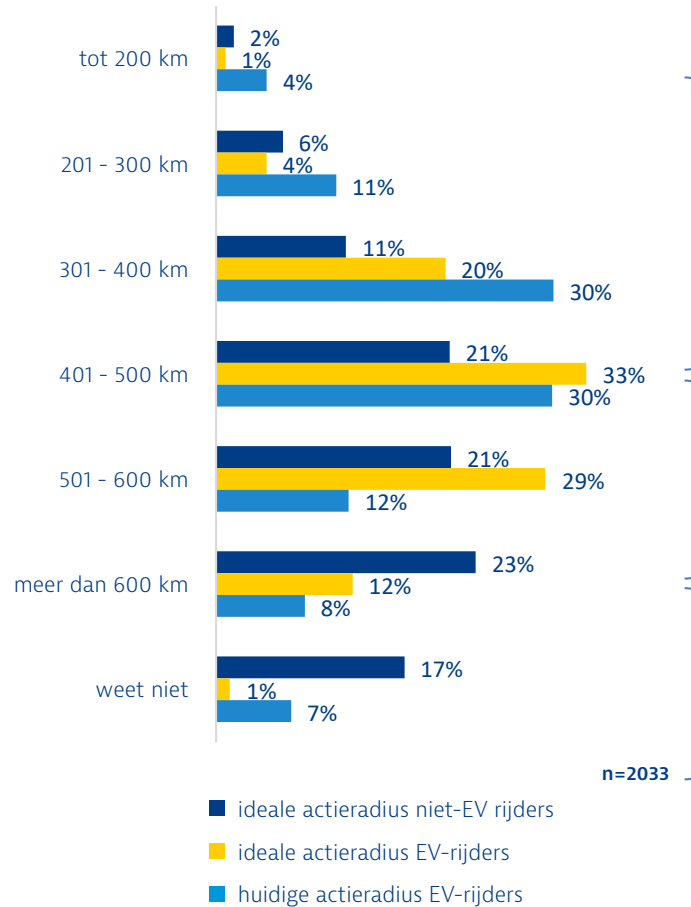
Deze grafieken laten zien dat EV-rijders overwegend positief zijn, vooral bij dagelijks gebruik. Niet-EV-rijders zijn juist kritisch, met name over lange afstanden en het (on)gemak van opladen. De ervaring blijkt dus vaak positiever dan de perceptie,

wat erop wijst dat bekendheid met elektrisch rijden leidt tot een genuanceerder en realistischer beeld van het gebruiksgemak.

Nederlanders willen een zo groot mogelijke actieradius

Dit geldt met name voor niet-elektrisch rijders en minder voor EV-rijders

Hoe ver moet een elektrische auto (in de praktijk) met een volle accu volgens u kunnen rijden?



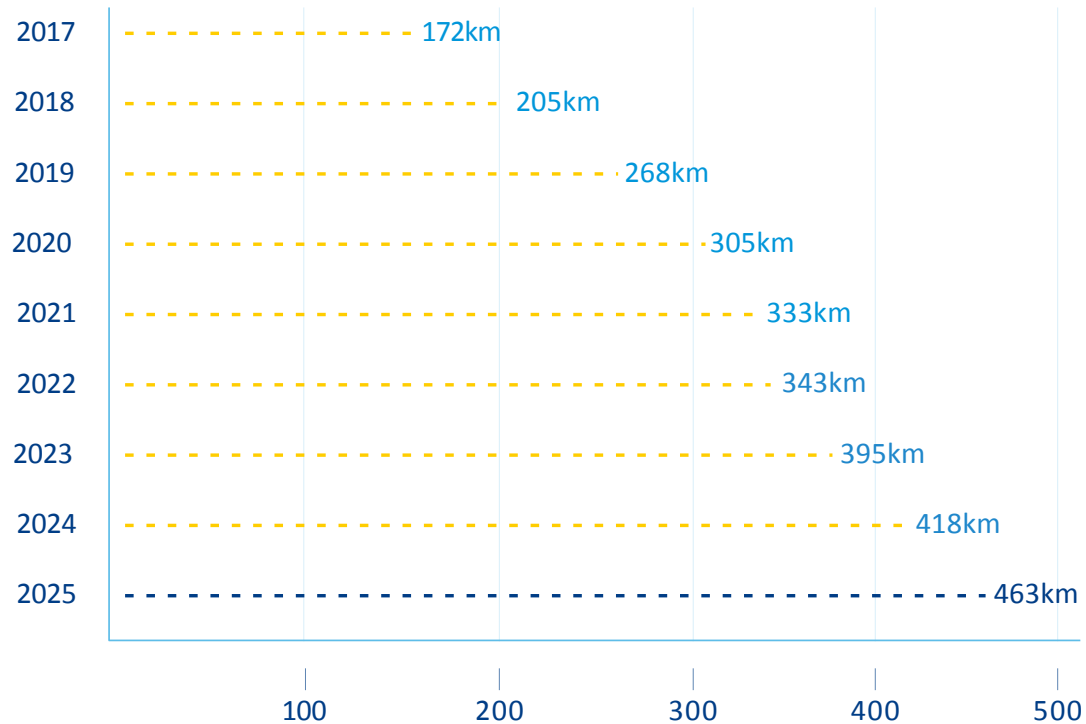
In de ideale wereld is de gemiddelde actieradius zo groot mogelijk. Dit is vooral de wens onder mensen die niet elektrisch rijden. Deze groep heeft vaker een ideale actieradius van meer dan 600 km. Om deze groep rijders over te halen naar elektrische auto's is het belangrijk om aan de ene kant de actieradius te vergroten, of aan de andere kant de barrières voor een kleinere actieradius weg te nemen. Ook onder elektrisch rijders is de tendens: hoe groter hoe beter, maar is de ideale actieradius iets kleiner, meestal tussen de 401 en 600 km. Dat is beduidend groter dan de daadwerkelijke actieradius van hun elektrische auto, die meestal tussen de 300 en 500 km ligt.

De gemiddelde actieradius van EV's die in 2025 op de markt zijn gekomen is 463 km. Dit is kleiner dan de ideale actieradius voor zowel elektrisch als niet-elektrisch rijders.

Actieradius blijft ieder jaar toenemen

Ondanks de opkomst van kleine modellen, is het gemiddelde toch gegroeid

Gemiddelde actieradius elektrische auto's per jaar.



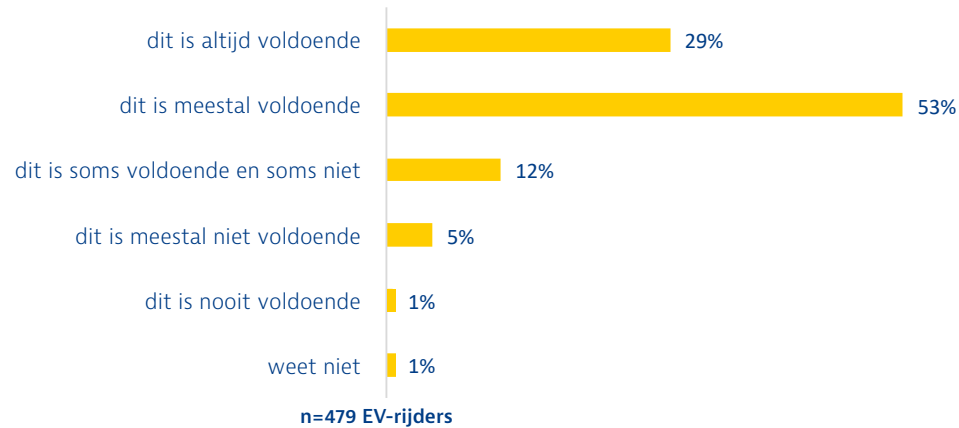
De gemiddelde actieradius neemt ieder jaar toe. Dit jaar zijn er met name kleinere modellen bij gekomen. Die komen over het algemeen wat minder ver vanwege hun kleinere accupakket. Desondanks is de gemiddelde actieradius ook dit jaar behoorlijk gestegen, van 418 naar 463 km. Dat komt enerzijds doordat de actieradius van die nieuwe kleine modellen nog best groot is en ook doordat bij sommige modellen steeds grotere accupakketten besteld kunnen worden. Er zijn hierdoor nu middenklasse auto's met een actieradius van 700 km te koop.



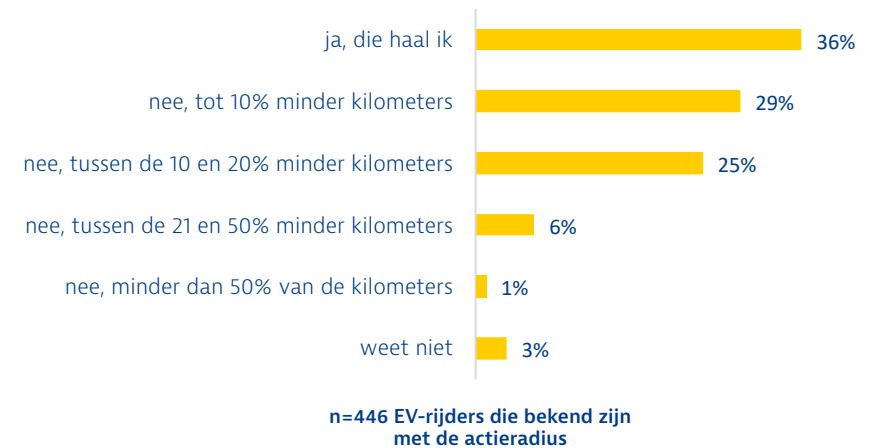
Actieradius in de praktijk bijna altijd voldoende

Praktijkverbruik blijkt ook dicht bij de fabrieksopgave te liggen

Is de actieradius die u in de praktijk behaalt voldoende voor u?



Haalt u de door de fabrikant opgegeven actieradius ook in de praktijk?

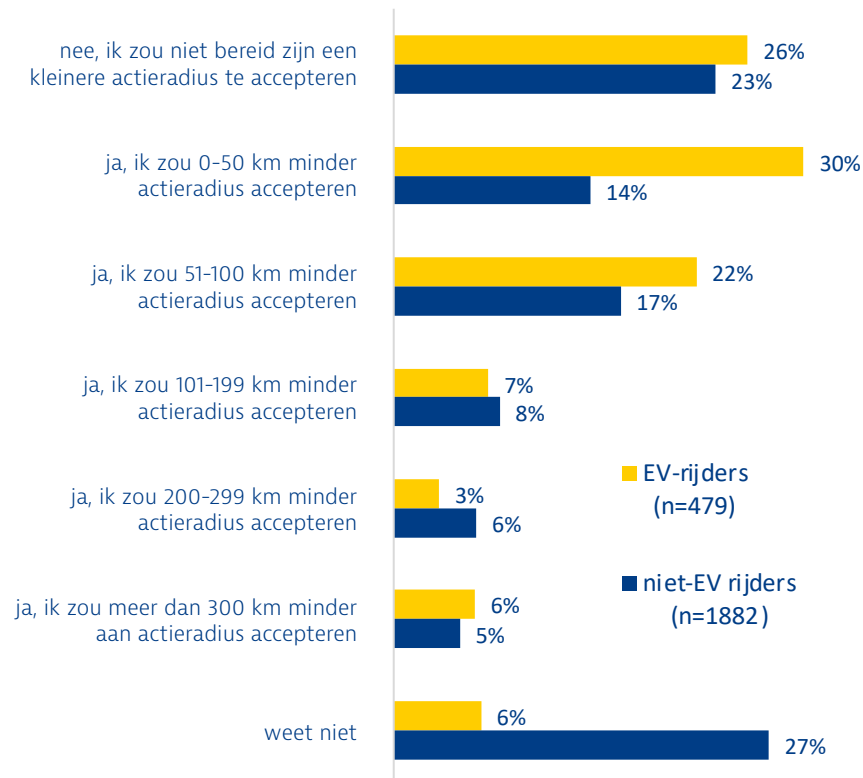


Hoe groter de actieradius van een auto, hoe vaker deze ook (meestal) voldoende is. Bij auto's met een kleinere actieradius, met name tot 300 kilometer, is de te rijden afstand vaker niet voldoende. Desondanks geeft driekwart van deze groep aan dat dit altijd of meestal voldoende is. Ook al is in de ideale wereld de actieradius dus groter, in werkelijkheid is de huidige actieradius voldoende.

Is een grote actieradius wel echt nodig?

En de onverwachte voordelen van een kleine accu

Als het in de aankomende jaren mogelijk wordt om steeds vaker en makkelijker op te laden via een snellader, zou u bereid zijn een kleinere actieradius te accepteren als uw auto daarmee goedkoper wordt?



Hoe groter de actieradius hoe beter, is al snel de gedachte. Vooral bij niet-elektrisch rijders. Maar er zijn wel degelijk nadelen aan een grotere actieradius. Met een grote batterij wordt de auto ook zwaarder en daarmee duurder en meer belastend voor het milieu. Zodra deze nadelen benoemd worden, is driekwart van de huidige elektrisch rijders bereid een kleinere actieradius te accepteren, met name een tot en met 100 km kleinere actieradius. Ongeveer 1 op de 10 rijders zou zelfs een meer dan 200 km kleinere actieradius accepteren.

Het aandeel van niet-elektrisch rijders dat een verlaging van de actieradius zou accepteren is beduidend lager. Dit wordt weliswaar grotendeels gedreven door een grote groep mensen die het niet weet, maar alsnog zie je dat relatief gezien meer mensen niet bereid zijn een kleinere actieradius te accepteren. Pas als je zelf een elektrische auto hebt ervaar je dat een grotere actieradius niet per se nodig is.

Als automobilisten in een zeer stedelijk gebied (≥ 2500 personen/km²) wonen, dan is men vaker bereid een kleinere actieradius te accepteren. Voor deze groep zijn lange afstanden minder vaak dagelijkse kost, en kunnen ze dus vaker af met een beperktere actieradius. Een kleinere actieradius is ook sneller acceptabel omdat (snel)laden steeds minder tijd vraagt.

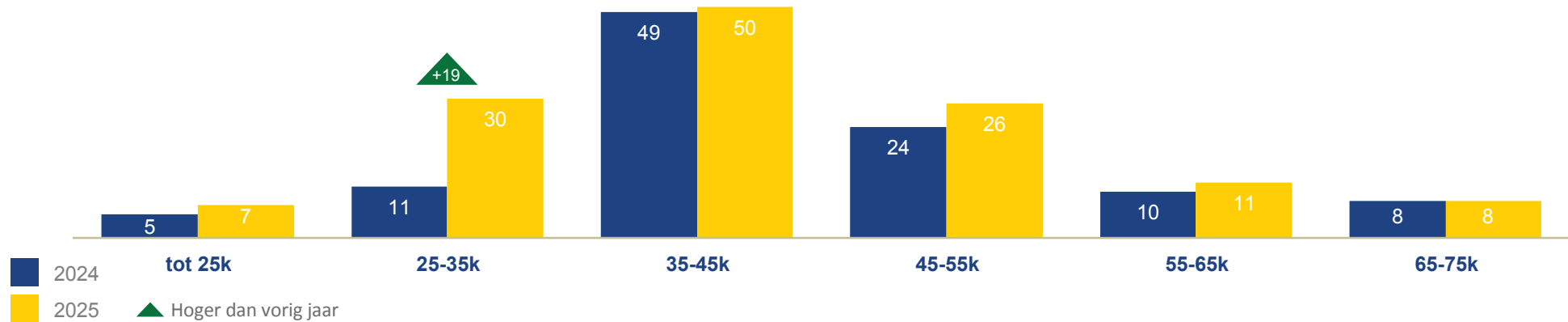
**Betaalbaarheid
elektrische auto's**



2025: de opkomst van de compacte, betaalbare elektrische auto

Het kopen van een nieuwe elektrische auto wordt hiermee voor meer mensen bereikbaar

Elektrische modellen per prijsklasse



In 2025 zijn er 25 nieuwe elektrische modellen op de markt gekomen. Hierbij is de grootste toename (+19) in de prijsklasse 25.000 - 35.000 euro. Dit maakt elektrische auto's steeds betaalbaarder. Nederlanders zijn namelijk bereid om zo'n 36.000 euro te betalen voor een nieuwe elektrische auto. Hierdoor vallen niet alleen tweedehands auto's binnen de betalingsbereidheid van Nederlanders, maar ook steeds meer nieuwe automodellen.

De prijsklasse tot 35.000 euro is belangrijk omdat het aansluit bij de wens van de particuliere consument. Auto's als een VW Polo of Renault Clio zijn heel populair. Dit zijn de auto's die men gebruikt ook graag koopt. Grotere modellen worden met name zakelijk aangeschaft en verdwijnen na einde leasetermijn te vaak naar het buitenland.

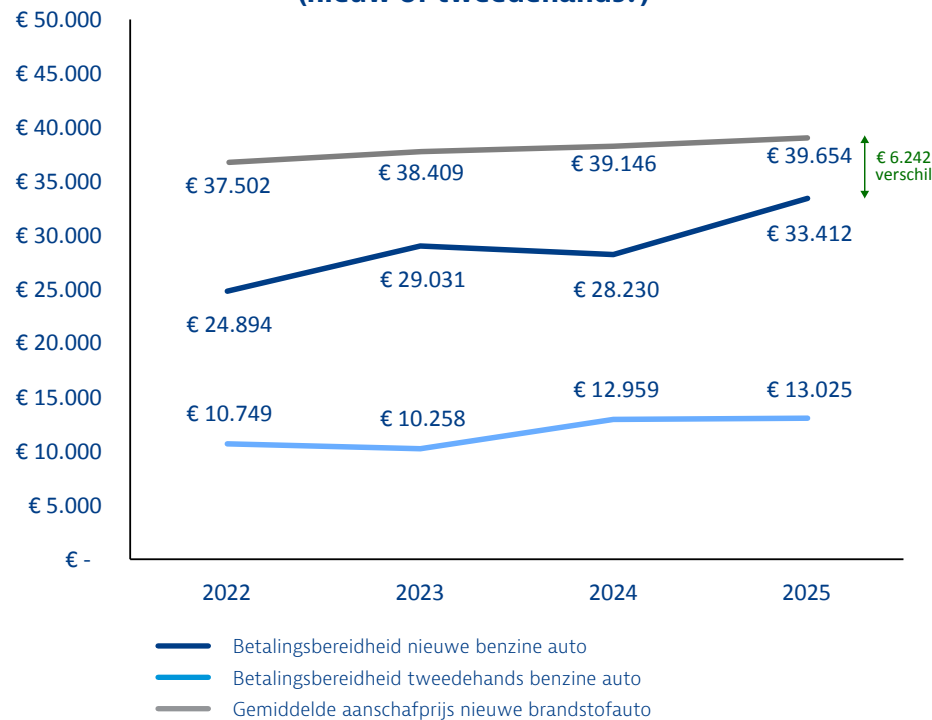
Elektrisch rijden voor meer mensen financieel haalbaar

Vooral tweedehands EV maakt elektrisch rijden interessant voor gemiddelde Nederlander

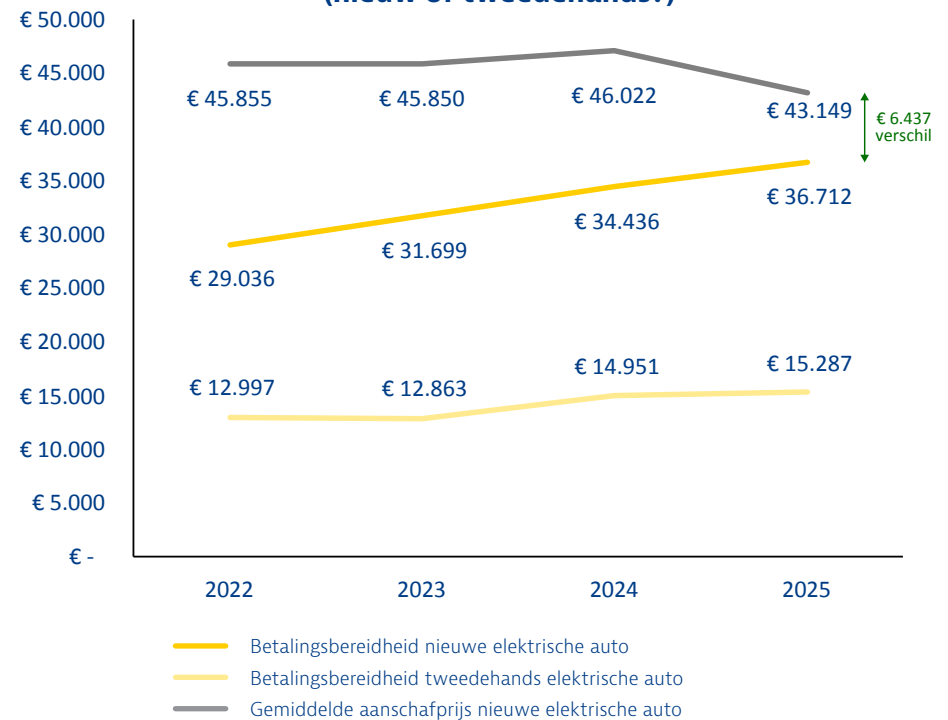
De betalingsbereidheid – hoeveel zijn mensen bereid te betalen – voor een nieuwe elektrische auto stijgt ieder jaar (+26% sinds 2022). Echter stijgt ook de betalingsbereidheid voor een nieuwe benzineauto mee (+34% sinds 2022), en dit jaar zelfs sterker dan voor elektrisch (+18% toename bij brandstof vs. +7% toename

bij elektrisch). Voor tweedehandsauto's geldt dat de betalingsbereidheid stabiel is gebleven. Omdat er meer tweedehands elektrische modellen op de markt komen, voldoen er steeds meer auto's aan de gewenste vraagprijs van de gemiddelde Nederlander. Dit betekent dat (elektrische) automobilititeit steeds betaalbaarder wordt.

Hoeveel bent u bereid te betalen voor een benzineauto (nieuw of tweedehands?)



Hoeveel bent u bereid te betalen voor een elektrische auto (nieuw of tweedehands?)



Maak je eigen berekening

Met de ANWB Autokostentool krijg je direct inzicht in wat jouw auto maandelijks kost aan bijvoorbeeld afschrijving, belasting, verzekering en onderhoud. Rijd je elektrisch? Dan kun je nu zelfs je eigen stroomtarief toevoegen.



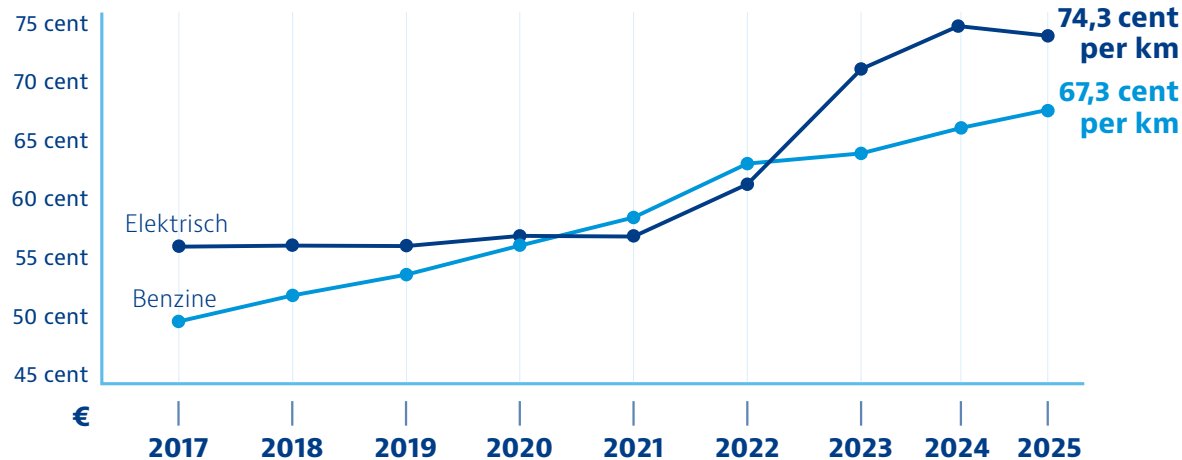
Benzine en EV groeien naar elkaar toe

Gebruiskosten elektrische auto steeds gunstiger

In 2025 heeft de ontwikkeling van meer betaalbare en kwalitatief goede EV's verder doorgezet. Gemiddeld gezien is een benzine auto (67,3 cent/km) nog steeds goedkoper in gebruik, maar de EV komt er steeds gunstiger uit (74,3 cent/km) afhankelijk van je persoonlijke situatie, denk daarbij aan gebruiksduur, aantal kilometers per jaar en laadtarieven. Zo komen de gebruikskosten van dezelfde EV bij een scenario met zonnepanelen en een dynamisch energiecontract uit op 70,8 cent per kilometer.

Prijs per kilometer

o.b.v. 4 jaar gebruik en 15.000 km/jaar. Excl. aanschafsubsidie



AUTOKOSTENBEGROTING GEMIDDELDE AUTO MIDDEN-SEGMENT PRIJSPEIL 2025

GEMIDDELDE CONSUMENTENPRIJS	€ 43.149
Gebruiksduur in jaren	4
Kilometrage per jaar	15.000

A. Vaste kosten

Afschrijving	31,2
Verzekering	15,1
Motorrijtuigenbelasting	6,4
Onderhoud carrosserie	2,0
Totaal vast	54,7

B. Variabele kosten

Afschrijving	6,8
Brandstof	8,4
- Elektriciteitsverbruik (kWh/100km)	21,5
- Elektriciteitsprijs (cent/kWh)	39,0
Technisch onderhoud	1,9
Banden	2,5
Totaal variabel	19,6

Totaal (A+B) € 74,3 cent per km

Occasionmarkt biedt steeds meer kansen

Hoge afschrijving nieuwe auto zorgt voor lage aanschafprijs gebruikte EV

Het aanbod betaalbare tweedehands EV's groeit en komt ook steeds vaker binnen het budget dat consumenten bereid zijn te betalen. Dat komt deels doordat deze auto's nieuw relatief hard afschreven. Dit kwam door meerdere redenen:

1. Fabrikanten voerden prijsverlagingen door of gaven fikse tijdelijke kortingen.
2. Zorg over de levensduur accu. Die angst begint nu te verdwijnen.
3. Een algeheel negatieve perceptie rondom EV's; is dit wel de toekomst?

Door de snelle afschrijving zijn jonge elektrische occasions soms heel betaalbaar. De prijs kan zelfs lager liggen dan van een gelijkwaardige benzineauto. De gebruiks- en onderhoudskosten zijn nog steeds laag en de consument begint dat voordeel te ontdekken.

Er is ook een categorie budget-EV's (zoals VW e-Golf en Nissan Leaf) die al voor € 10.000 te koop zijn. Die kunnen geschikt zijn als tweede auto of voor woon-werkverkeer. De relatief kleine actieradius van deze auto's is dan minder belangrijk.

De staat van de accu (State of Health) is steeds makkelijker te achterhalen en de degradatie van het accupakket is minder groot dan aanvankelijk werd gedacht.

Benzineauto



Elektrische auto



Kosten voor een gebruikte EV zijn regelmatig al lager dan voor een gebruikte benzineauto. Dit hangt af van de specifieke situatie. Maak je eigen berekening in de ANWB Autokostentool.



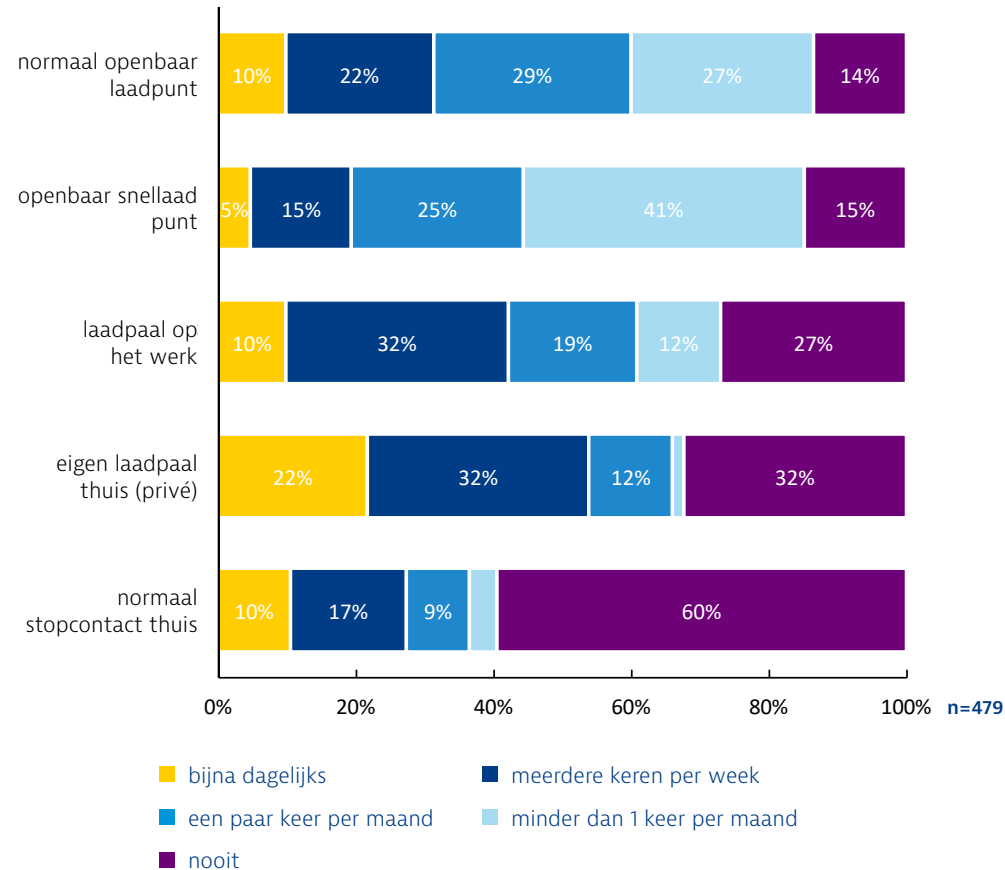
**Laadgedrag
elektrisch rijder**



Thuis laden populair

Slechts een op de vijf maakt wekelijks gebruik van een snellaadpaal

Geef aan hoe vaak u uw elektrische auto op de volgende plekken laadt.

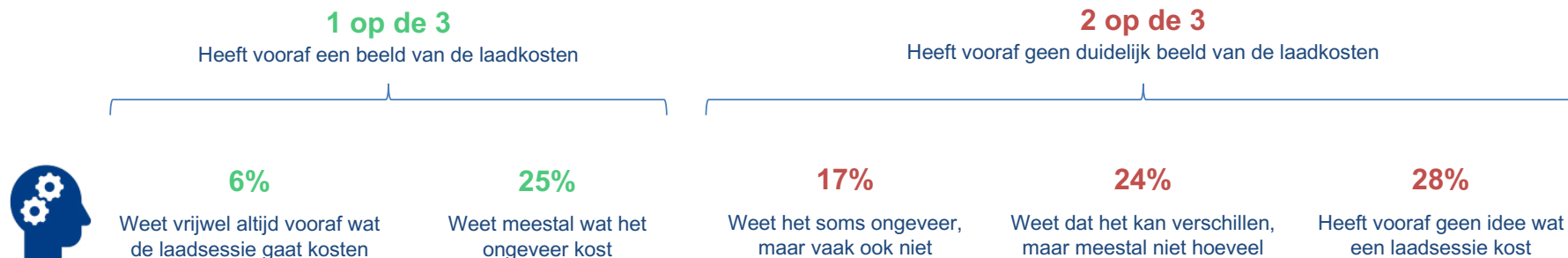


De eigen laadpaal thuis wordt veel gebruikt, en is de laadplek met de hoogste wekelijkse frequentie.

Een mogelijke verklaring voor de hoge frequentie van een 'normaal' stopcontact thuis kan zijn dat elektrisch rijders deze laadplek verwarren met de eigen laadpaal. Met name Nederlanders die zelf een elektrische auto hebben gekocht laden vaker thuis aan de eigen laadpaal op (26% vs. 22% gemiddeld). Nederlanders met een bedrijfsauto / zakelijke lease laden dan weer vaker bij openbare laadpunten (17% dagelijks vs. 10% gemiddeld).

Kosten voor laden vaak onbekend

Ruim een kwart heeft van tevoren geen idee wat een laadsessie gaat kosten



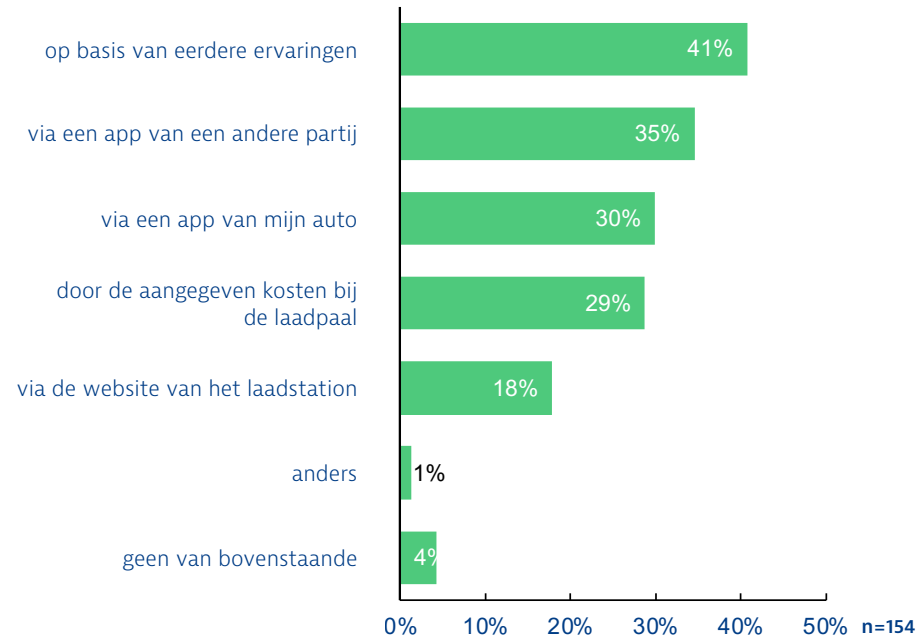
Kennis over laadkosten is sterk afhankelijk van de eigendomsvorm van een elektrische auto (aankoop, private lease, zakelijke lease of bedrijfswagen). Van de mensen die zelf een elektrische auto hebben gekocht, geeft 38% aan altijd of meestal vooraf te weten wat een laadsessie kost. Bij zakelijke leaserijders is dit aandeel aanzienlijk lager: slechts 12% heeft vooraf inzicht in de kosten. Meer dan de helft van deze laatste groep heeft zelfs helemaal geen idee van de laadkosten,

terwijl dit bij particuliere autobezitters slechts 1 op de 8 betreft. Ook de laadlocatie speelt een belangrijke rol in de ervaren transparantie van het betaalproces. Vooral mensen die nooit thuis laden en dus volledig afhankelijk zijn van publieke laadpunten, blijken vaak onvoldoende geïnformeerd: 4 op de 10 van hen weet vooraf niet wat een laadsessie zal kosten.

Kennis laadkosten zeer wisselend

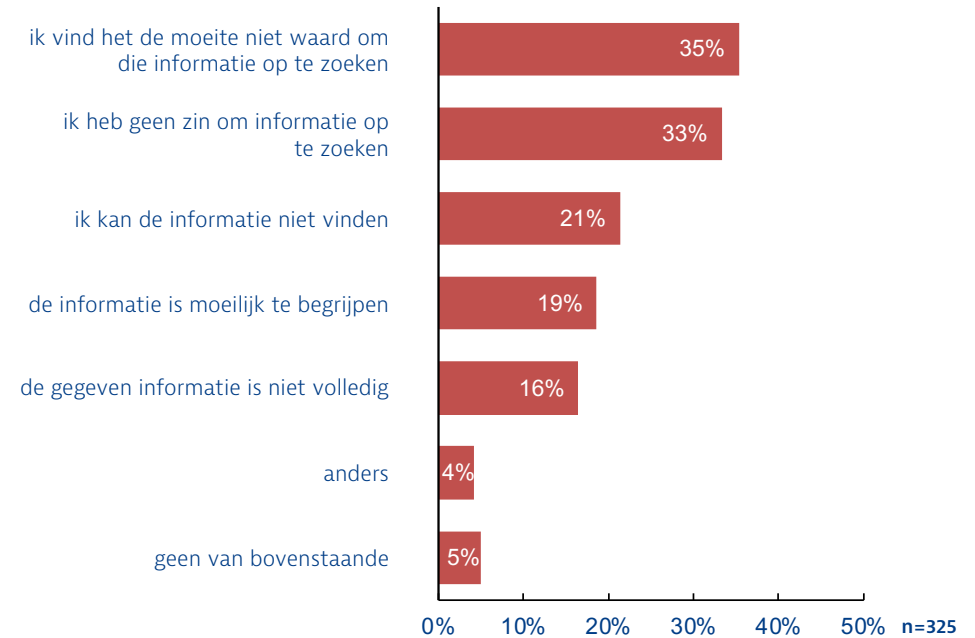
Onwetendheid vaak door gebrek aan urgentie of zin om de informatie op te zoeken

Hoe weet je hoeveel de laadsessie jou gaat kosten?



Zakelijke leaserijders van elektrische auto's vinden het minder vaak de moeite waard om informatie over laadkosten op te zoeken dan particuliere eigenaren (45% tegenover 35%). Tegelijkertijd ervaren mensen die zelf een elektrische auto hebben gekocht de beschikbare informatie juist vaker als moeilijk te begrijpen (22% tegenover 19%). Ook het laadgedrag speelt hierbij een rol. Personen die nooit thuis

Hoe komt het dat je op voorhand (vaak) niet weet wat een laadsessie kost?

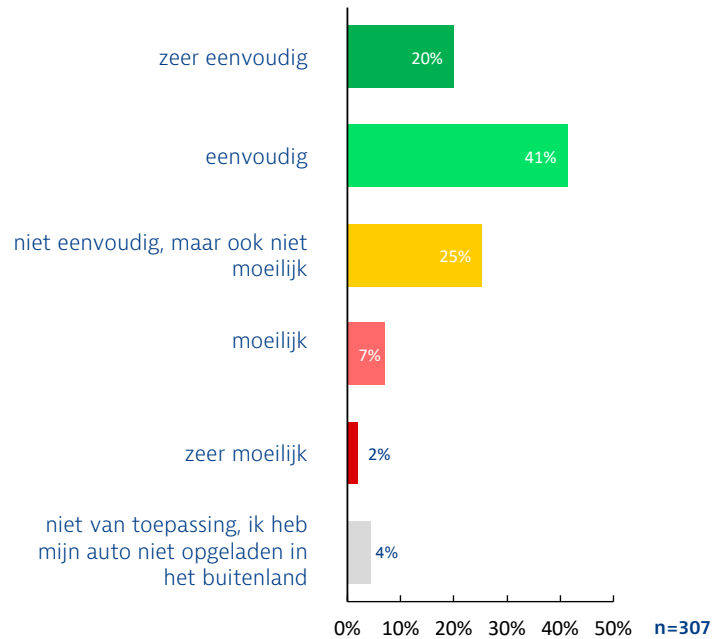


laden – en dus volledig afhankelijk zijn van publieke laadpunten – geven vaker aan dat zij het niet de moeite waard vinden om laadkosten op te zoeken (45% tegenover 35%). Daarentegen vinden thuisladers de informatie juist vaker lastig te doorgronden (23% tegenover 19%).

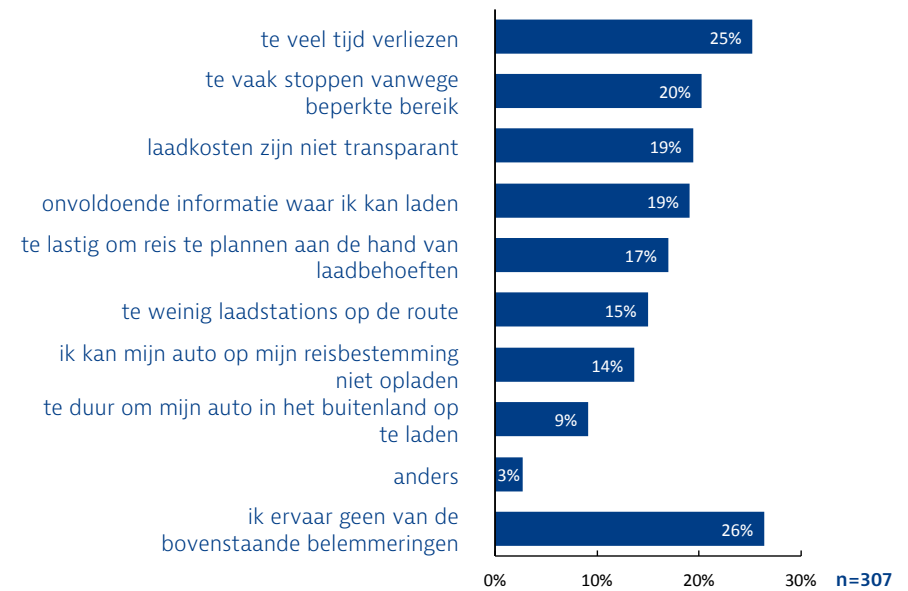
Slechts 1 op de 10 vindt laden in het buitenland lastig

Het verliezen van tijd voor laadstops is de grootste belemmering

Hoe heeft u het laden van uw elektrische auto in het buitenland ervaren?



Welke van de volgende belemmeringen voor opladen in het buitenland ervaart u?



Zakelijke leaserijders van elektrische auto's laden vaker in het buitenland, en ervaren meer moeite met laden (55% vindt het (zeer) eenvoudig ten opzichte van 61% gemiddeld).

Vehicle-to-Grid heeft een lage bekendheid

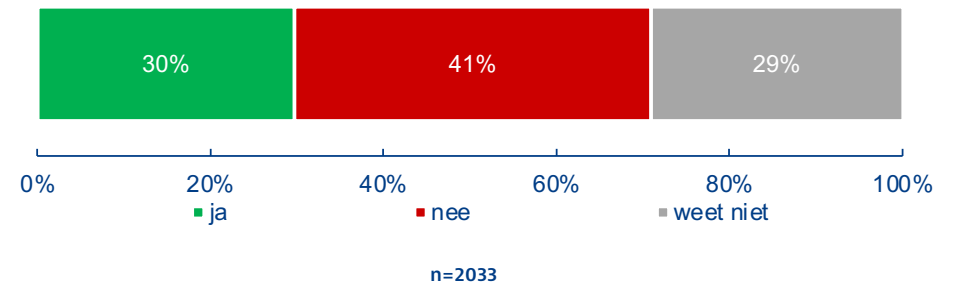
Wel vindt 1 op de 3 Nederlanders het een interessante toepassing

Had u voor het invullen van deze vragenlijst al gehoord van vehicle-to-grid (V2G)?



Een kwart van de Nederlanders heeft wel eens gehoord van Vehicle-to-Grid (V2G). Het systeem waarbij een elektrische auto stroom teruglevert aan het elektriciteitsnet of huishouden. De auto kan dan als het ware fungeren als een batterij op wielen. Daarmee krijgt de auto een nieuwe functionaliteit. De uren dat de auto stilstaat kan deze actief het energienet of het energiegebruik van het huishouden ondersteunen. 7% van de mensen die V2G kennen weet er ook daadwerkelijk iets van. Het aandeel dat van V2G heeft gehoord, en het aandeel wat hier iets over weet is hoger onder elektrisch rijders (30% vs. 14%), maar nog steeds heeft meer dan de helft van deze groep nooit iets over V2G gehoord. Dit laat zien dat Nederlanders nog vrij onbekend zijn met het concept en het belangrijk is om Nederlanders hier meer over te informeren om de bekendheid en kennis te verbeteren.

Neemt u de mogelijkheden om de elektrische auto als opslag voor energie te gebruiken mee in uw overweging om elektrisch te gaan rijden?



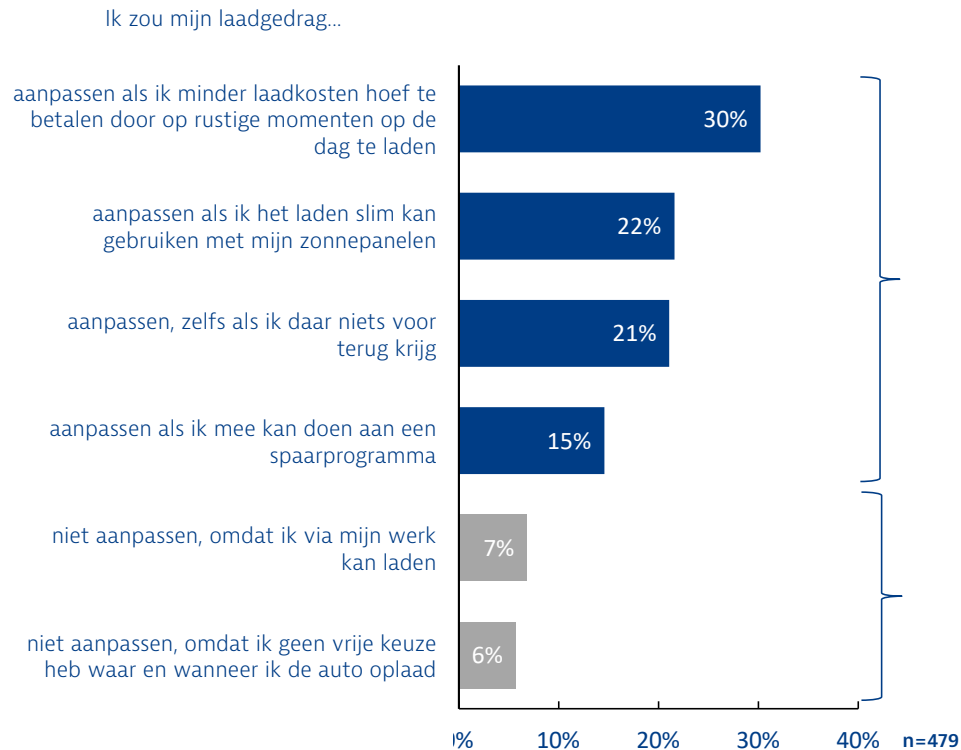
Nederlanders kijken verdeeld naar het concept van V2G. Drie op de tien neemt V2G als concept mee in de overweging om elektrisch te rijden, maar er is nog altijd een grotere groep die dit niet meeneemt in de overweging. Dit kan logischerwijs voortvloeien vanuit de algemene interesse/overweging om elektrisch te gaan rijden: als men elektrisch rijden sowieso niet overweegt, dan zal ook V2G niet overwogen worden.

Onder elektrisch rijders is de overweging hoger. Bijna de helft neemt V2G als concept mee in de overweging om elektrisch te rijden (49%). Ondanks dat de overweging onder elektrisch rijders hoger is, neemt één op de drie V2G niet mee in de overweging (36%).

Uitdaging: overbelasting stroomnet door EV's

Bijna 9 op de 10 is bereid laadgedrag aan te passen om congestie te voorkomen

Welke stelling past het beste bij u?



88% zal het laadgedrag aanpassen. De grootste reden hiertoe is financieel gedreven. Als elektrisch rijders geld kunnen besparen door op rustigere momenten te laden, dan staan zij hiervoor open. Uiteindelijk is één op de vijf intrinsiek gedreven om de overbelasting van het laadnetwerk tegen te gaan. Zij hoeven geen compensatie voor het laden op de minder drukke momenten.

13% zal het laadgedrag niet aanpassen, omdat ze aan de ene kant een laadmogelijkheid op het werk hebben, of geen keuze hebben in de laadmogelijkheden.

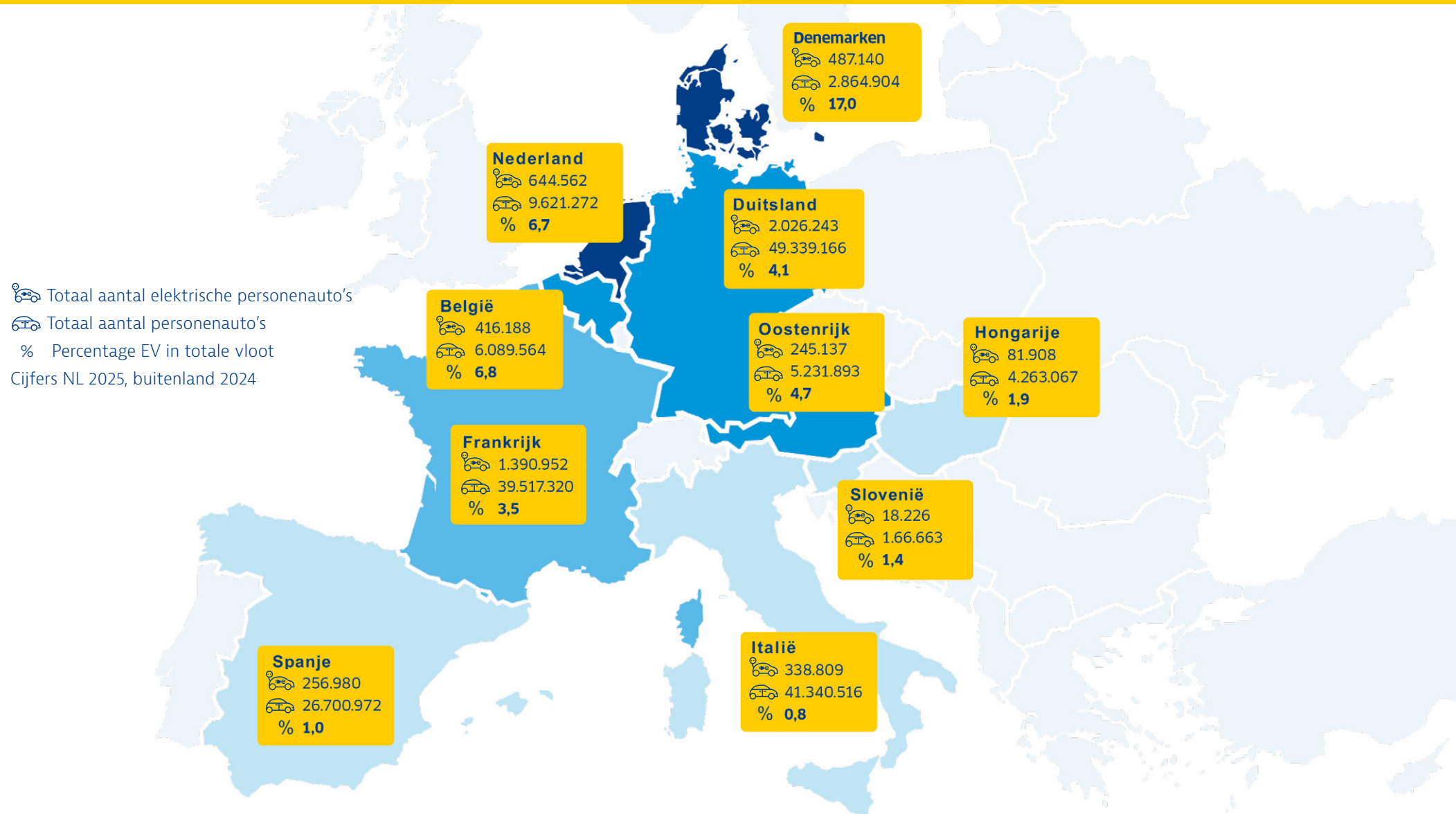
Nederland in de Europese context

Nederland is wereldwijd één van de koplopers als het gaat om elektrisch rijden. We zijn echter niet het enige land in transitie naar elektrisch rijden. In heel Europa is de elektrische auto bezig aan een opmars. De snelheid en dynamiek van de markt verschillen per land. Zo is in Denemarken het relatieve aandeel van elektrische auto's hoog, maar heeft Nederland de meeste laadpalen per elektrische auto.



Sterke groei in Denemarken, België en Spanje

Hongarije en Slovenië blijven achter

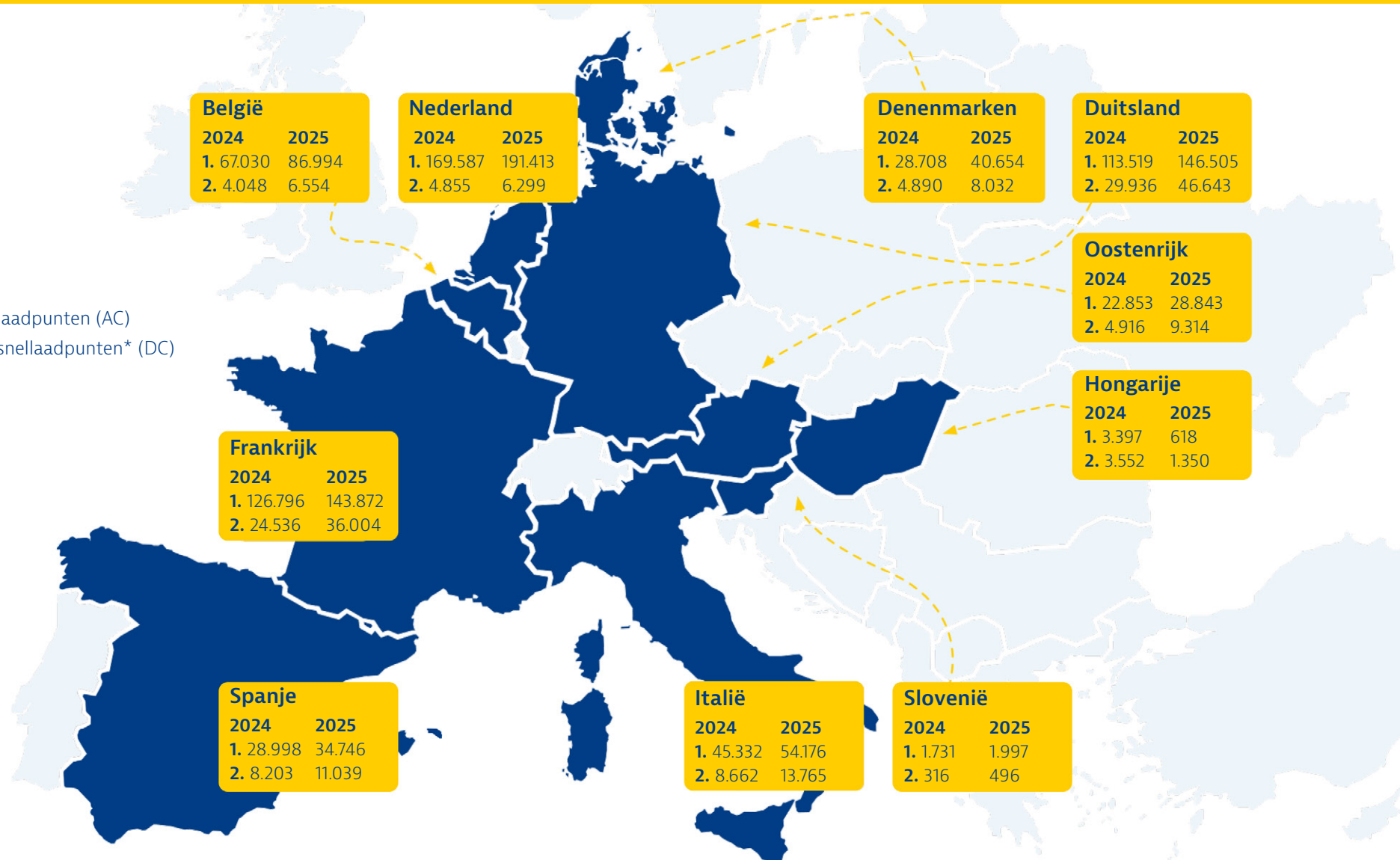


Snelladen kan op steeds meer plaatsen

Grote actieradius minder noodzakelijk



1. Totaal aantal laadpunten (AC)
2. Totaal aantal snellaadpunten* (DC)



Verantwoording



Verantwoording:

Data uit dit rapport zijn afkomstig uit drie bronnen



Online onderzoek

Kwantitatieve
Survey



Data-verzameling



Elektrisch rijden consumentenonderzoek:

De doelgroep van dit onderzoek is Nederlanders tussen de 18 en 70 jaar, met een representatieve verdeling op geslacht, leeftijd, regio en inkomen. Uitvoering tot en met 2021 is gedaan door onderzoeksbureau Blauw. In 2022 en 2023 is het onderzoek uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel in 10 Europese landen. Sinds 2024 is het weer door Blauw uitgevoerd. In 2025 hebben er in Nederland 2033 respondenten meegedaan aan het reguliere deel van het onderzoek. Hieruit zijn 154 EV-rijders verzameld. Deze groep is vervolgens aangevuld tot 479 EV-rijders om zo uitspraken te kunnen doen over subgroepen binnen EV-rijders. In totaal hebben 2358 respondenten aan het onderzoek meegedaan. Deze zijn geworven via het panel van Dynata. Ook in de andere jaren zijn de respondenten geworven via het panel van Dynata. Het veldwerk vond plaats in juli/augustus 2025.



EAFO-portal:

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



ANWB Experts:

Bij de ANWB zijn er voor diverse kennisvelden 'Experts', zo ook voor elektrisch rijden. Met door de ANWB zelf ontwikkelde modellen berekenen ze onder andere laad- en gebruikskosten van elektrische auto's.