



# Rapport gebruikerservaring elektrisch rijden 2021

---



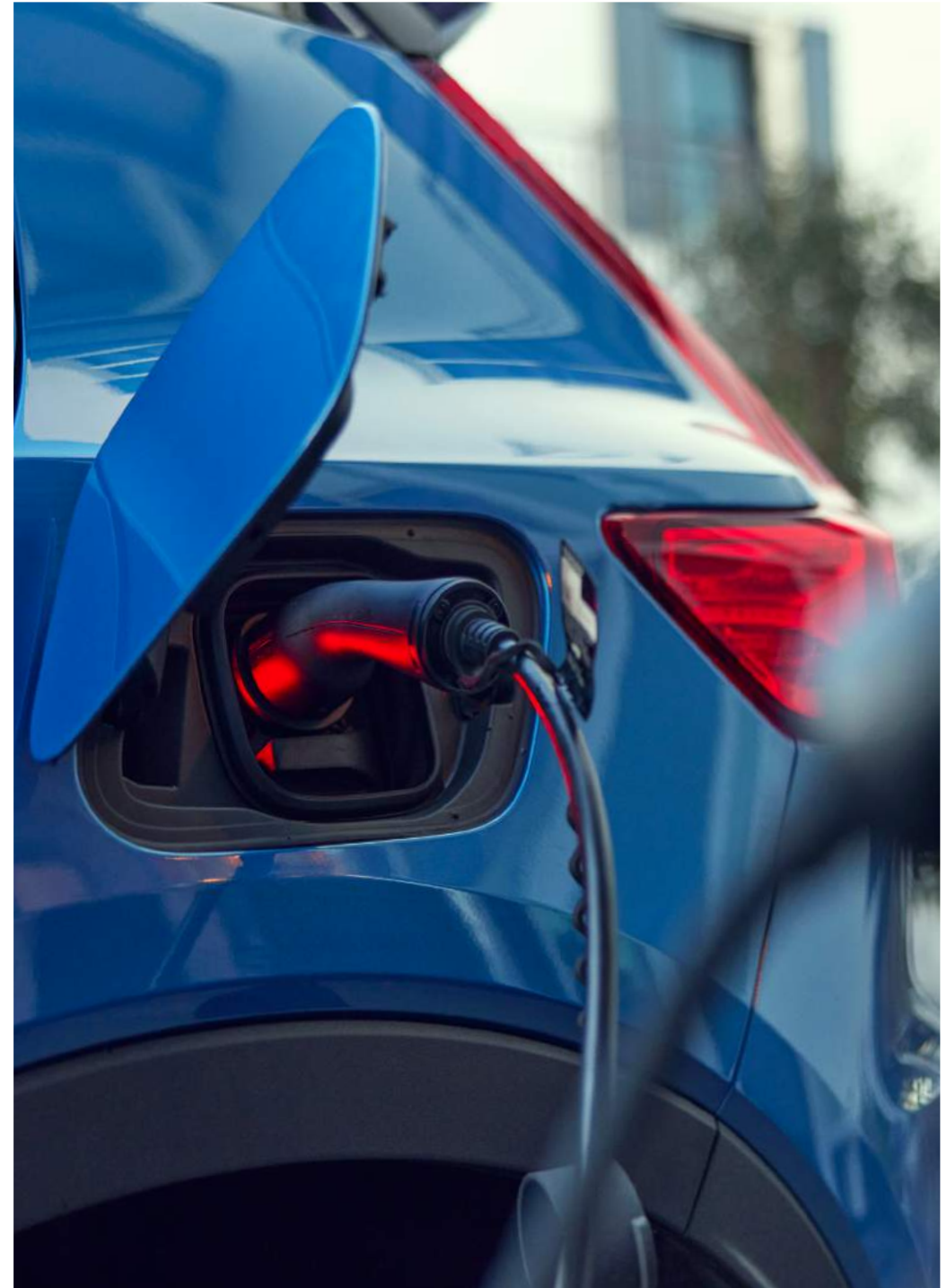
**newmotion**

A Member of the Shell Group



## Inhoudsopgave

<b>Introductie</b>	<b>3</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>Methodologie en respondenten</b>	<b>6</b>
<b>Laadkwesties</b>	<b>7</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Laadpunten in eigendom domineren, maar worden op de voet gevolgd door laadpunten op straat</li></ul>	8
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bezitters van laadpunten voor thuis houden de kosten goed in de gaten</li></ul>	9
<ul style="list-style-type: none"><li>• EV-rijders gaan daar waar de laadpunten zijn</li></ul>	11
<ul style="list-style-type: none"><li>• Meerdere laadpassen voor 'in het geval dat'</li></ul>	12
<ul style="list-style-type: none"><li>• Snelladen is voor de meesten een zeldzame ervaring</li></ul>	13
<b>De toekomst van elektrische voertuigen en elektrisch laden</b>	<b>14</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer, snellere en interoperabele laadpunten zijn de toekomst</li></ul>	15
<ul style="list-style-type: none"><li>• Meerdere laadpassen op zak komt (langzamerhand) steeds minder voor</li></ul>	16
<ul style="list-style-type: none"><li>• Thuis laden moet ook slimmer worden</li></ul>	17
<ul style="list-style-type: none"><li>• Met elektrisch rijden op weg naar een betere planeet</li></ul>	18
<b>De moderne EV-levensstijl</b>	<b>19</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• De grote drijfveer is een auto die goed is voor ons en voor de planeet</li></ul>	20
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zodra ze een EV rijden, willen er maar weinig weer terug</li></ul>	21
<ul style="list-style-type: none"><li>• Velen rijden voorzichtig, maar sommigen trappen het gaspedaal helemaal in</li></ul>	22
<ul style="list-style-type: none"><li>• EV-rijders zijn lovend over hun auto's</li></ul>	23
<ul style="list-style-type: none"><li>• EV-rijders willen iedereen aan boord</li></ul>	24
<b>Bouwen aan EV-momentum</b>	<b>25</b>



# Introductie

Dit jaar is de EV Driver Survey van NewMotion ingevuld door de grootste, meest diverse groep respondenten ooit. De demografische achtergrond van bestuurders van elektrische auto's is (nog) geen representatieve afspiegeling van de maatschappij, maar we zien steeds meer mensen overstappen op elektrisch rijden en [de verkoop van elektrische voertuigen \(EV's\) neemt toe](#) (IEA, januari 2021). Het is al lang niet meer zo dat elektrische auto's voor slechts één of twee 'typen' mensen zijn.

NewMotion is onderdeel van de Shell-groep en samen hebben we de missie om emissievrij rijden mogelijk te maken voor iedereen. Het is ons streven dat we in 2025 500.000 laadpunten exploiteren in ons netwerk. Momenteel zijn dit er al 60.000. Dit zijn zowel laadpunten bij bedrijven en voor wagenparken, als bij mensen thuis en onderweg.

Er valt dus nog veel te doen. 'Early adopters' van EV's zijn vaak bereid geweest om voor hun passie kleine ongemakken te accepteren, maar 'new adopters' hebben waarschijnlijk hogere eisen. Met dit onderzoek wilden we inzicht krijgen in wat nodig is voor een EV-ervaring die voor iedereen geschikt is.

De resultaten zijn interessant. We hebben ontdekt dat EV-rijders nieuwe rituelen ontwikkelen. 95% stelt vast dat hun rijgedrag is veranderd sinds ze overgestapt zijn op elektrisch rijden. Ze zijn zich nu bewust van het belang van een duurzame lifestyle. 58% kiest voor een elektrische auto vanwege de duurzaamheid tegenover 34% die dat uit financiële overweging doet. 60% vindt dat slim laden een belangrijke factor is bij het stimuleren van elektrisch rijden. Natuurlijk is er nog ruimte voor verbeteringen.

Zo heeft 59% van de respondenten meerdere laadpassen bij zich om onderweg te kunnen laden. Een verdere uitbreiding van de laadinfrastructuur blijft daarom belangrijk om de overstap naar elektrisch rijden zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Deze feedback van EV-rijders biedt handvatten voor toekomstige verbeteringen. Meer dan 10.000 respondenten uit vijf belangrijke Europese markten hebben deelgenomen aan dit onderzoek. Daarmee is het de meest uitgebreide verzameling data in z'n soort. Dankzij dit rapport krijgt u een goed beeld van elektrisch rijden en de laadervaring van echte EV-rijders. Het rapport maakt duidelijk hoe de branche haar expertise moet inzetten.

Voor mij persoonlijk laten de inzichten van onze klanten duidelijk zien dat we op de goede weg zijn. Ik kijk ernaar uit om mij in te zetten in deze fase van de transitie naar e-mobiliteit en hoop dat u net zo enthousiast bent.



Melanie Lane,  
CEO, NewMotion



# Samenvatting

NewMotion's EV Driver Survey 2021 is de grootste enquête in zijn soort in Europa. Meer dan 10.000 EV-rijders in België, Frankrijk, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk hebben deelgenomen.

**5.713** Duitsland

**3.652** Nederland

**511** Frankrijk

**510** Verenigd Koninkrijk

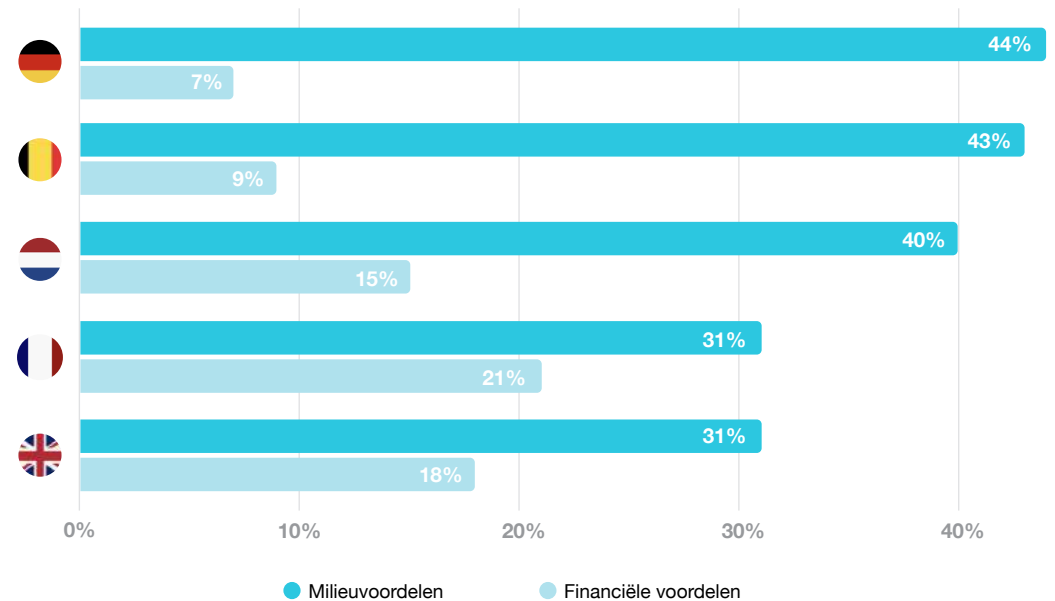
**200** België



## Top 5 van redenen om een bepaald laadpunt te kiezen

	2021	2020
1. Gebruiksgemak van het laadpunt	47%	52%
2. Kosten van het laadpunt	32%	33%
3. Aanbevolen door mijn autodealer of werkgever	32%	26%
4. Laadsnelheid	30%	25%
5. Slimme functies	21%	19%

## Bij de keuze om elektrisch te rijden tellen milieuvoordelen meer dan financiële redenen



**Steun voor milieuvriendelijke laadfunctionaliteit**



**73%**

Bereid een laadsessie uit te stellen om te helpen een piek in de energievraag te voorkomen



**67%**

Interesse in financiële voordelen voor het gebruik van de accu van mijn EV om hernieuwbare energie te ondersteunen



**60%**

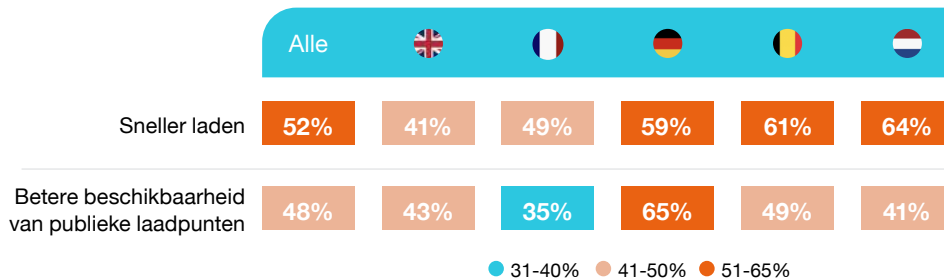
Ervan overtuigd dat slim laden de overstap naar een EV zou stimuleren



**57%**

Bereid om langzamer te laden om zo bij te dragen aan maximaal gebruik van hernieuwbare energie

**Snelheid en beschikbaarheid zijn de belangrijkste verbeterpunten voor de laadervaring**



**Mensen die thuis laden zijn zich meer bewust van hun energieverbruik**

**61%** | Sinds ik elektrisch rijd, ben ik me meer bewust van mijn energietarief thuis

**77%** | Ik zou geïnteresseerd zijn in een speciaal EV-energetarief thuis

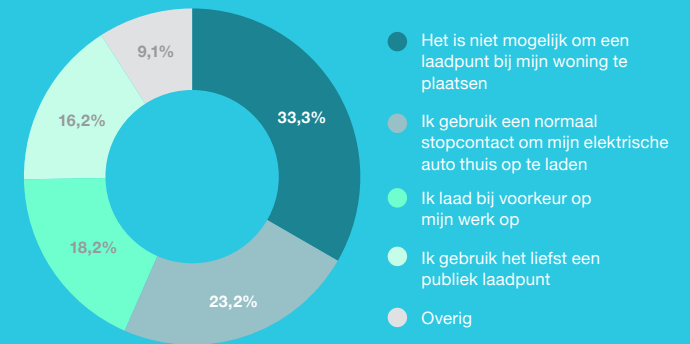
**Onderweg hebben de meeste mensen meerdere laadpassen nodig om te kunnen laden**

**59%** | In het bezit van twee of meer laadpassen



**Slechts 4% van de EV-rijders is van plan terug te gaan naar benzine of diesel en 8% overweegt waterstof**

Het is niet voor iedereen mogelijk om thuis te laden om verschillende redenen. Het is juist daarom belangrijk dat er meer laadfaciliteiten komen op het werk, bij winkels en onderweg.



# Methodologie en respondenten

Dit is de grootste enquête in z'n soort in Europa. Met informatie van meer dan 10.000 EV-rijders in België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk heeft NewMotion relevante data over belangrijke vragen voor belanghebbenden in de EV- en laadbranche verzameld, van gedrag en gewoontes tot het gebruik van openbare laadnetwerken en van verwachtingen voor de toekomst van e-mobiliteit tot de veranderingen in het rijgedrag door de overstap naar elektrische auto's.

De enquête is door een breed scala aan respondenten ingevuld. Twee derde van de respondenten had een leeftijd van 25-54 jaar. Deze personen bevonden zich dus midden in hun werkzaam leven, anders dan het traditionele veel hogere leeftijdsbereik (50+) voor de EV-markt. Vooral bestuurders in het VK zijn jong (16% jonger dan 25), terwijl België de grootste groep EV-rijders van 65 jaar en ouder heeft (17%).

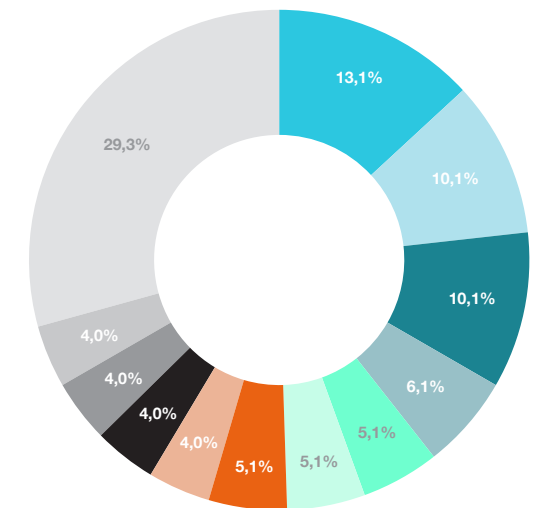
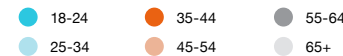
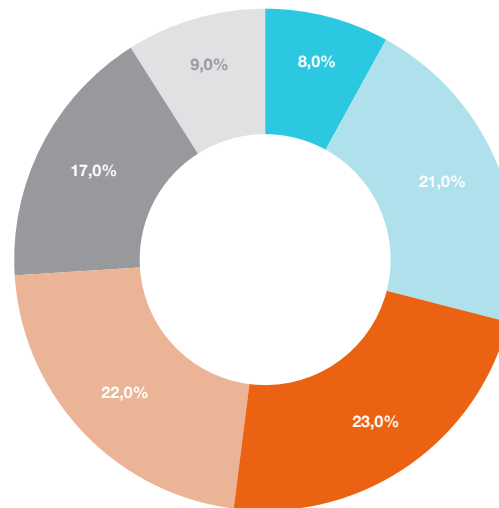
Wat betreft de beroepen werken velen inderdaad in de verwachte branches. Zowel het bankwezen en de techniek zijn ieder goed voor 10% en IT is de best vertegenwoordigde sector met 13%. De overige tweederde van de bestuurders is werkzaam op andere gebieden. Ze zijn afkomstig uit allerlei sectoren, van de gezondheidszorg en de wetenschap tot het ambtenarenapparaat. Ter vergelijking: in 2020 had 20% van onze respondenten een technische functie.

Het merendeel beschikt over ten minste één ander voertuig, voor 37% is de elektrische auto hun enige voertuig en meer dan de helft heeft ook een benzine- of dieselauto. Echter slechts 17% zegt dat de auto met fossiele brandstof hun primaire voertuig is.

Net als bij traditionele auto's zijn EV's het vaakst een privéaankoop (59%). Bij 29% wordt de auto geleased, privé of via de werkgever, en de resterende EV-rijders hebben een bedrijfsauto.



## Respondenten naar leeftijd en beroep

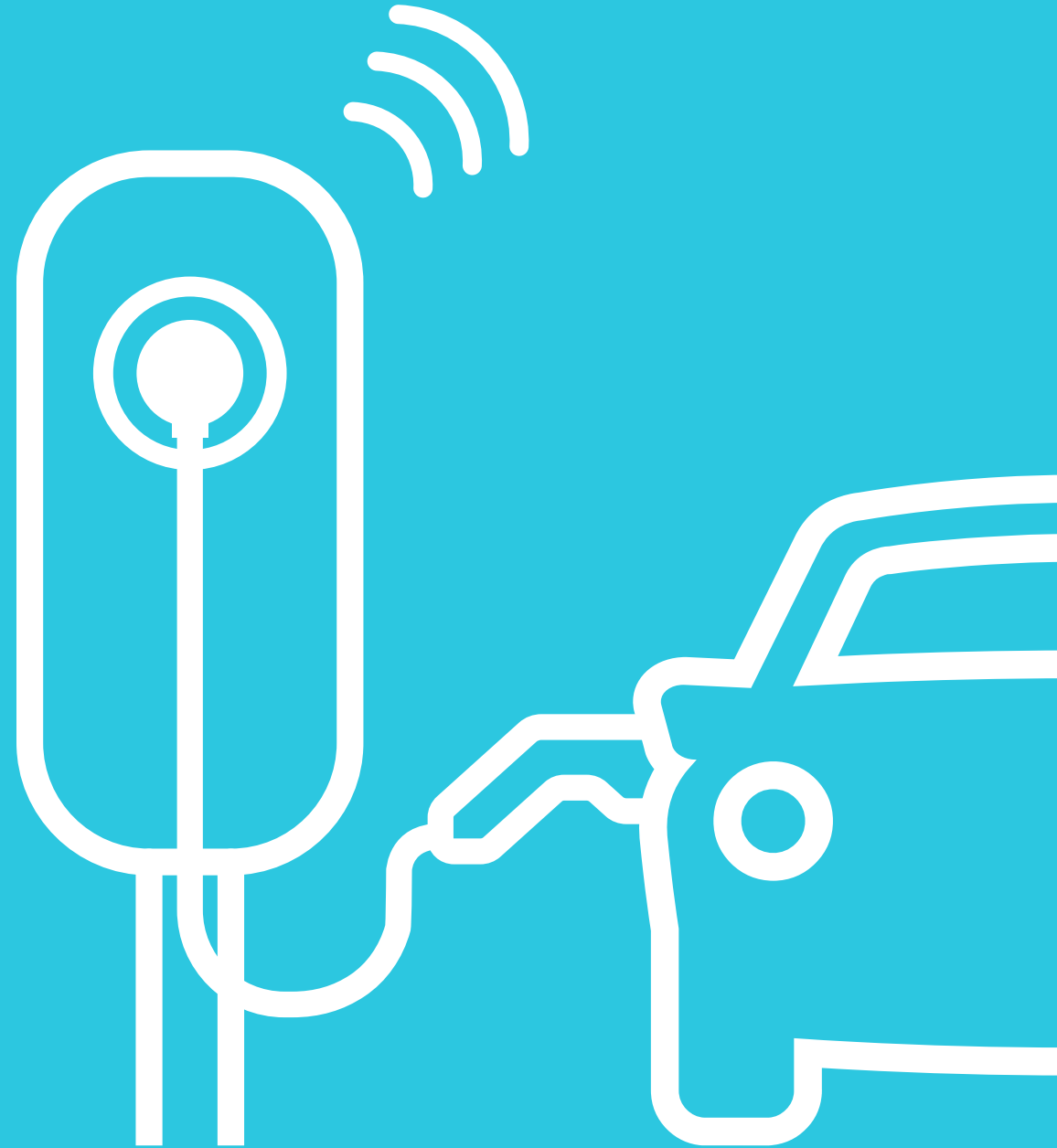


Deze demografische basisgegevens laten iets van de opkomende verscheidenheid en diversiteit op de Europese EV-markt zien. Er kan niet meer over de 'gemiddelde' EV-rijder worden gesproken. Zoals te zien is, wordt deze diversiteit weerspiegeld in de diverse meningen. Onze enquête heeft een breed scala aan behoeften, wensen en verwachtingen zichtbaar gemaakt. Het is belangrijk dat de branche zich bij het ontwikkelen van een 'electric-first' wereld van deze veranderingen bewust is.



# Laadkwesties

---



Het lijkt voor de hand liggend dat het grootste verschil tussen elektrisch rijden en een benzine- of dieselauto bestaat uit de manier waarop de auto wordt gevoed. Dit simpele feit heeft echter grote gevolgen voor de gewoonten en lifestyle van de eigenaar. Zo zei 46% dat ze nauwelijks meer naar een tankstation gaan. Het tanken van een auto is voor miljoenen bestuurders een ritueel. Het overslaan van dit ritueel is nog maar het begin van de veranderingen die met het laden hun intrede doen. De branche moet zich op diverse manieren voorbereiden op het laden van elektrische voertuigen. Er moet nog veel werk worden verricht om een laadinfrastructuur klaar te stomen voor de toekomst.

#### Laadpunten in eigendom domineren, maar worden op de voet gevolgd door laadpunten op straat

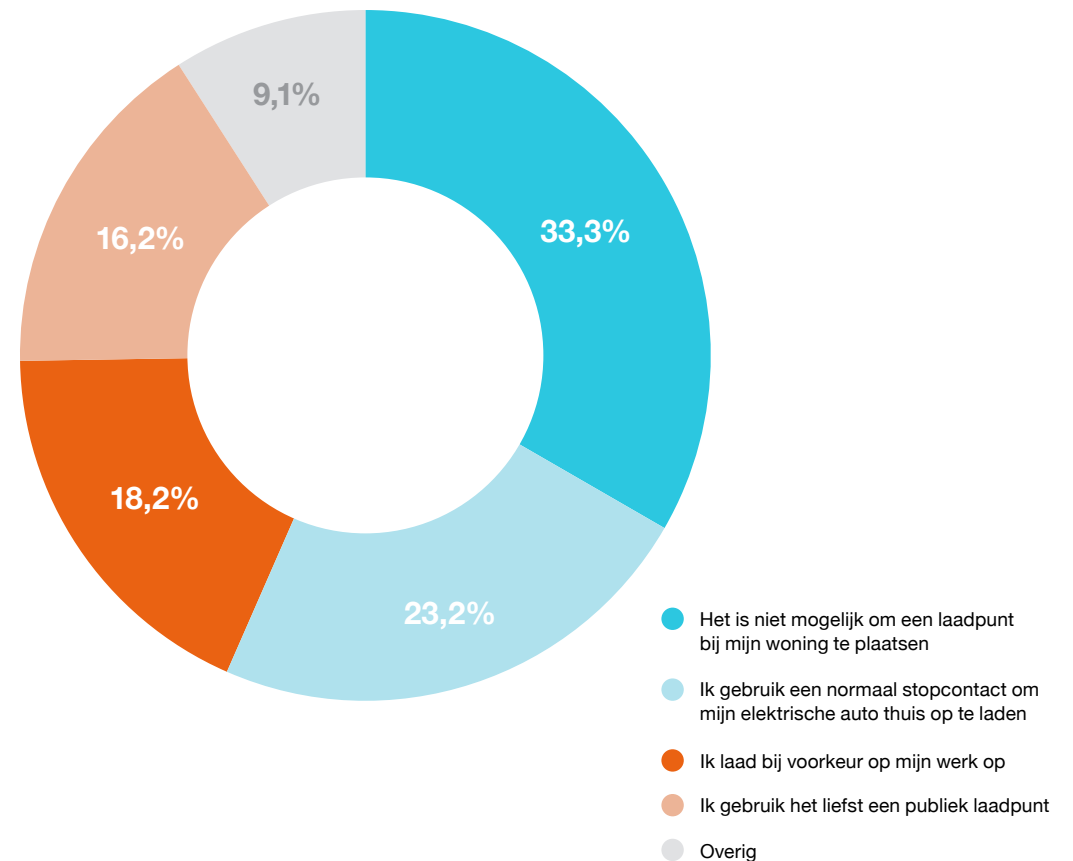
Terwijl 84% van de automobilisten de beschikking heeft over een eigen parkeerplaats en in principe een eigen laadpunt thuis kan installeren, heeft slechts 68% ook daadwerkelijk een laadpunt thuis. Daarnaast heeft 38% van de bestuurders de mogelijkheid om hun auto op het werk op te laden, terwijl 15% deze opties niet heeft en afhankelijk is van alternatieve oplossingen zoals de stekker in een gewoon stopcontact steken of gebruikmaken van een laadpunt op straat of andere laadmogelijkheden onderweg.

Op de vraag hoe vaak ze moeten laden, antwoordt 40% van de respondenten dat dat volgens verwachting is, maar 26% zegt vaker thuis te laden dan verwacht en 17% laadt vaker de auto op het werk op. Degenen die een laadpunt voor thuis hebben, lijken daar optimaal gebruik van te maken: slechts 9% van die groep geeft aan het eigen laadpunt minder vaak te gebruiken dan verwacht en 31% zegt dat ze het vaker gebruiken dan verwacht.

Als het gaat over onderweg laden, dan doet 22% dit vaker dan ze hadden gedacht. Vooral de laadpunten op straat zijn populair met 62% van alle ondervraagde bestuurders die hiervan gebruikmaakt, gevolgd door parkeergarages en winkelcentra met elk 46%. Laadpunten op straat zijn vooral in trek in Duitsland waar 79% van de EV-rijders er gebruik van maakt, terwijl het VK en Frankrijk het gedeelde hoogste percentage hebben wat betreft nooit onderweg laden, namelijk 10%.



## De belangrijkste redenen dat EV-rijders geen eigen laadpunt thuis hebben geïnstalleerd





# Bezitters van laadpunten voor thuis houden de kosten goed in de gaten

Thuis opladen houdt ook vaak in dat er onderzocht moet worden welk laadpunt de beste keuze is. Gebruiksgemak werd veruit het vaakst opgegeven als reden voor de keuze van een bepaald laadpunt, door 47%. Op de tweede en derde plaats staan kosten van het apparaat en de laadsnelheid, genoemd door respectievelijk 32% en 30% van de respondenten.

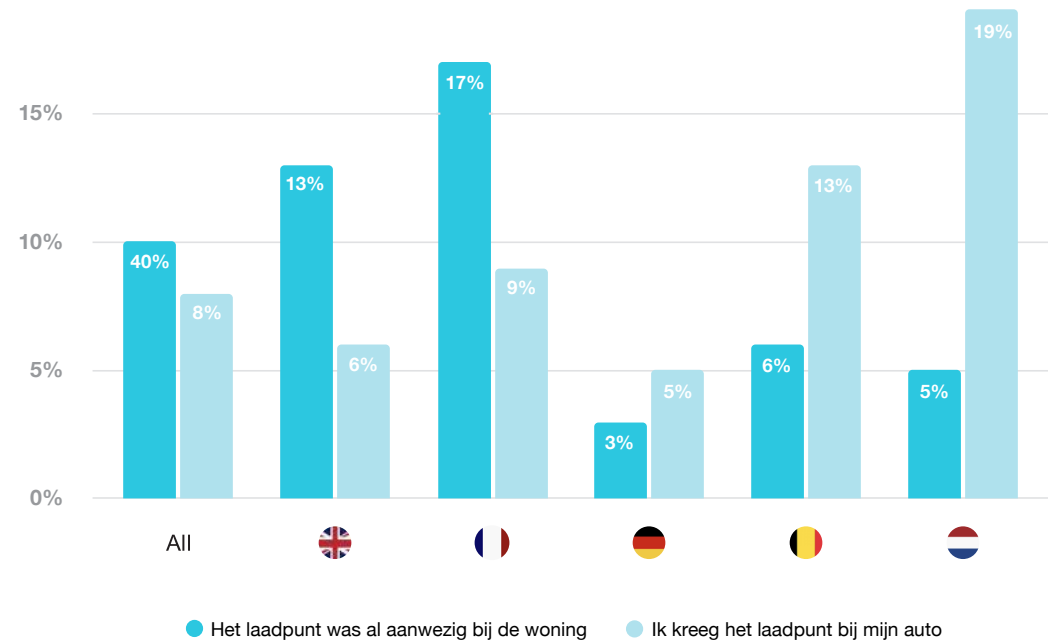
## Top 5 van redenen om een bepaald laadpunt te kiezen

	2021	2020
1. Gebruiksgemak van het laadpunt	47%	52%
2. Kosten van het laadpunt	32%	33%
3. Aanbevolen door mijn autodealer of werkgever	32%	26%
4. Laadsnelheid	30%	25%
5. Slimme functies	21%	19%

Natuurlijk hoeft niet iedereen deze keuze te maken bij de aankoop van een elektrische auto: 10% van de bezitters van een thuislaadpunt zegt dat het al aanwezig was bij de woning, en 8% geeft aan dat het bij de aanschaf van de auto was inbegrepen. Nu elektrische auto's steeds meer een gemeengoed worden, zijn huizen steeds vaker al voorzien van een laadpunt.



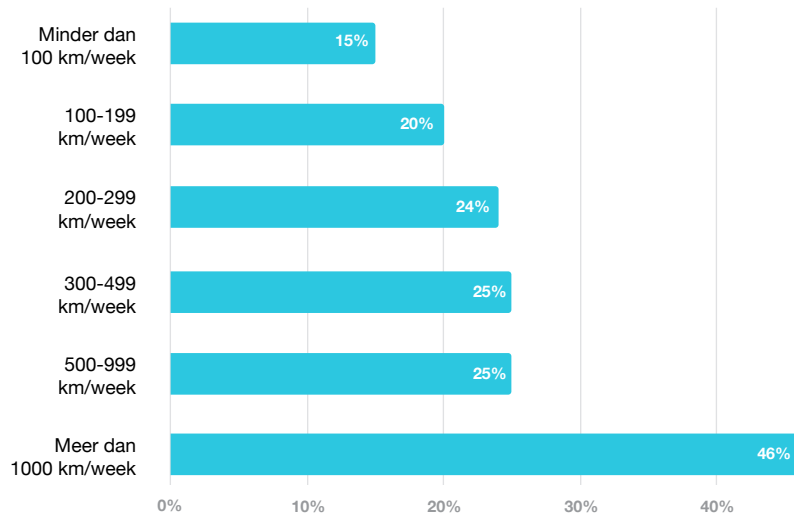
## Redenen waarom EV-rijders niet hun eigen laadpunt hebben gekozen



Thuis laden heeft natuurlijk een aanzienlijke impact op het elektriciteitsverbruik: een gemiddelde EV-batterij kan genoeg energie bevatten om een standaard Europese woning een week lang van elektriciteit te voorzien. Energietarieven zullen daarom veel belangrijker zijn voor EV-rijders. 60% geeft dan ook aan dat ze veel bewuster zijn geworden van hun energieverbruik sinds ze elektrisch zijn gaan rijden, en 77% zegt interesse te hebben in een speciaal energietarief voor EV-gebruikers dat financiële voordelen oplevert.



**Percentage EV-rijders dat het 'helemaal eens' is met de stelling dat ze zich bewuster zijn van hun energieverbruik sinds hun overstap op een elektrische auto, per wekelijks afgelegde afstand**



## Percentage EV-rijders dat aangeeft niet dagelijks te hoeven laden

 Frankrijk	9%
 Verenigd Koninkrijk	10%
 België	24%
 Nederland	31%
 Duitsland	42%

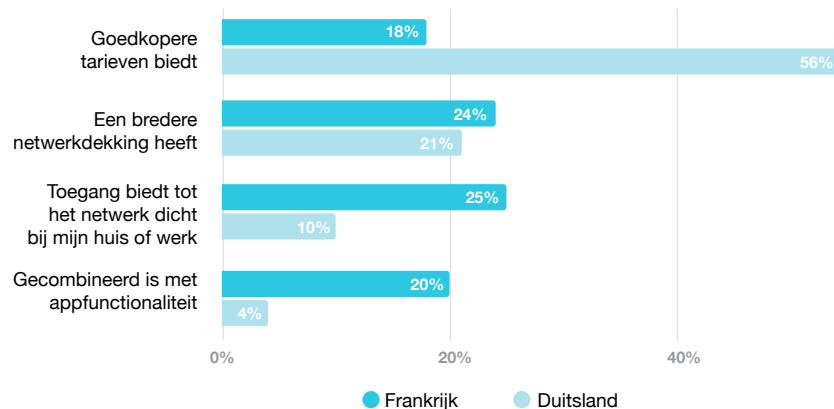
Een van de meest interessante verschillen in houding ten opzichte van laden die uit ons onderzoek naar voren kwam, gaat over in hoeverre de ondervraagden de noodzaak voelen om elke dag de auto op te laden. Als we kijken naar de bestuurders met een eigen laadpunt thuis, laadt gemiddeld 22% van hen niet dagelijks op. Dit gemiddelde geldt echter niet voor de Duitse bestuurders, onder hen voelt zelfs twee op de vijf niet de behoefte om elke dag op te laden.

# EV-rijders gaan daar waar de laadpunten zijn

In tegenstelling tot thuis laden waarvoor eerst een laadpunt moet worden aangeschaft, houdt het onderweg laden meestal registratie bij een laadnetwerk in, waarmee gebruikers toegang hebben tot laadpunten op straat en op andere openbare plekken. 94% van de EV-rijders heeft hiervoor minstens één laadpas en 76% is in het bezit van twee of meer laadpassen.

93% van degenen met meerdere laadpassen heeft een favoriete pas die ze vaker gebruiken dan de andere passen. 37% geeft als reden hiervoor dat bepaalde laadpassen voordeligere tarieven bieden dan de andere laadpassen en 22% zegt dat hun voorkeurspas een grotere dekking en meer laadlocaties biedt. Overigens zijn er geografisch gezien erg grote verschillen in de motivatie voor een specifieke laadpas: in Duitsland bijvoorbeeld heeft meer dan de helft van de gebruikers de voorkeur voor een netwerk met lagere prijzen in tegenstelling tot slechts 18% in Frankrijk.

## EV-rijders in Frankrijk en Duitsland hebben een favoriete laadpas omdat die...



## Meerdere laadpassen voor 'in het geval dat'

Hoewel het gebruikelijk is om meerdere laadpassen te hebben, lijkt het erop dat de extra laadpassen vaak als een soort voorzorgsmaatregel worden aangeschaft: volgens 69% van de bestuurders geeft hun belangrijkste laadpas toegang tot alle benodigde laadlocaties. Dit geldt voor de meeste bestuurders in elk land, maar met name in Nederland.

Hoe belangrijk onderweg laden is voor elektrisch rijden wordt onderstreept door het feit dat voor 57% van de bestuurders de beschikbaarheid van laadpunten bepalend is voor waar ze stoppen, terwijl 54% zich zorgen maakt over een toekomstig tekort aan beschikbare laadpunten. In 2020 identificeerde nog 45% van de respondenten zich hiemeer.

Over het algemeen kunnen we op basis van onze data concluderen dat de laadinfrastructuur zich goed ontwikkelt, maar dat er ook nog werk aan de winkel is. Met 37% van de respondenten die nooit op het werk oplaadt en meer dan de helft die minder dan eens per maand gebruikmaakt van snelladen, is er nog genoeg te winnen en verder te ontwikkelen wat betreft oplaadmogelijkheden. We moeten ons echter niet alleen op beschikbaarheid richten als we deze vitale infrastructuur willen verbeteren.



**57%**

van de EV-rijders geeft aan dat de beschikbaarheid van laadpunten beïnvloedt waar zij winkelen

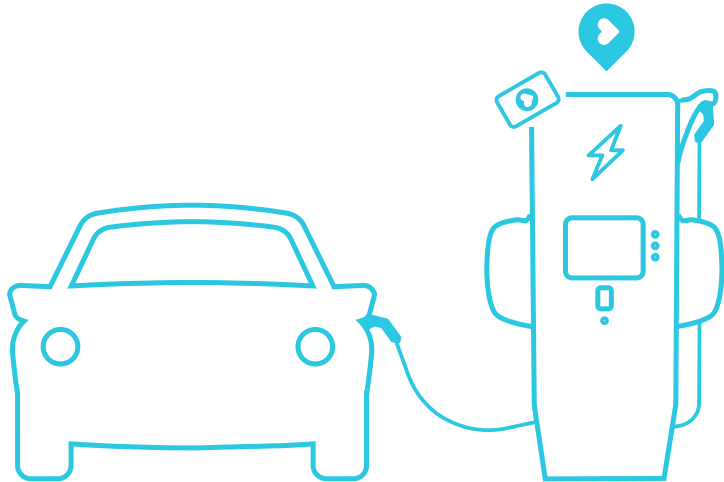
## Percentage EV-rijders dat aangeeft dat hun belangrijkste laadpas toegang geeft tot alle benodigde laadpunten

	Verenigd Koninkrijk	60%
	Frankrijk	60%
	Duitsland	78%
	België	80%
	Nederland	88%

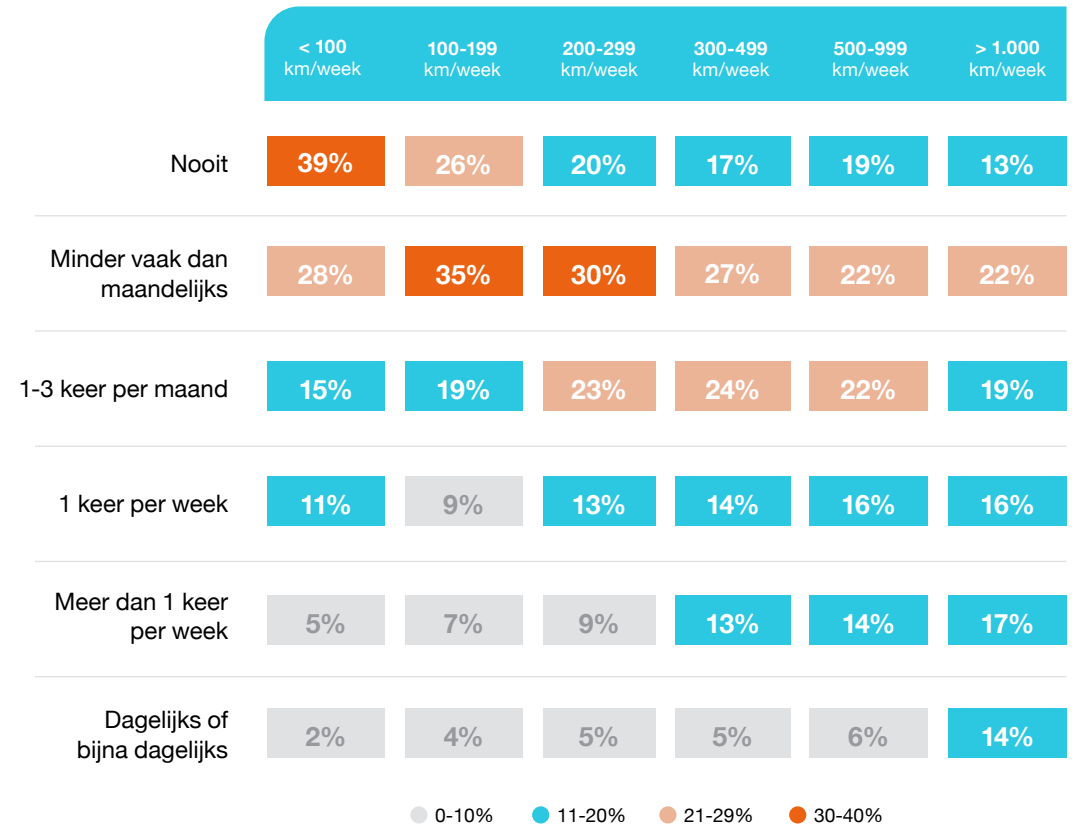


# Snelladen is voor de meesten een zeldzame ervaring

Naast de laadpunten op straat die in rap tempo een vertrouwd onderdeel van het stadsbeeld worden, zijn er ook steeds meer snelladers van 50 kW of meer beschikbaar die een accu in minder dan een uur kunnen opladen. Dankzij deze laadpunten, die meestal langs snelwegen te vinden zijn, is het gemakkelijker om lange autoritten te maken met een tijdsduur die vergelijkbaar is met die van conventionele auto's. Hoewel het voor de hand ligt dat de langeafstandsrijders onder onze ondervraagden vaker gebruikmaken van snelladers, zijn deze voor de meeste van hen geen alledaags verschijnsel. Slechts minder dan de helft stopt één keer per week bij een snellaadpunt en 13% maakt nooit gebruik van snelladers.



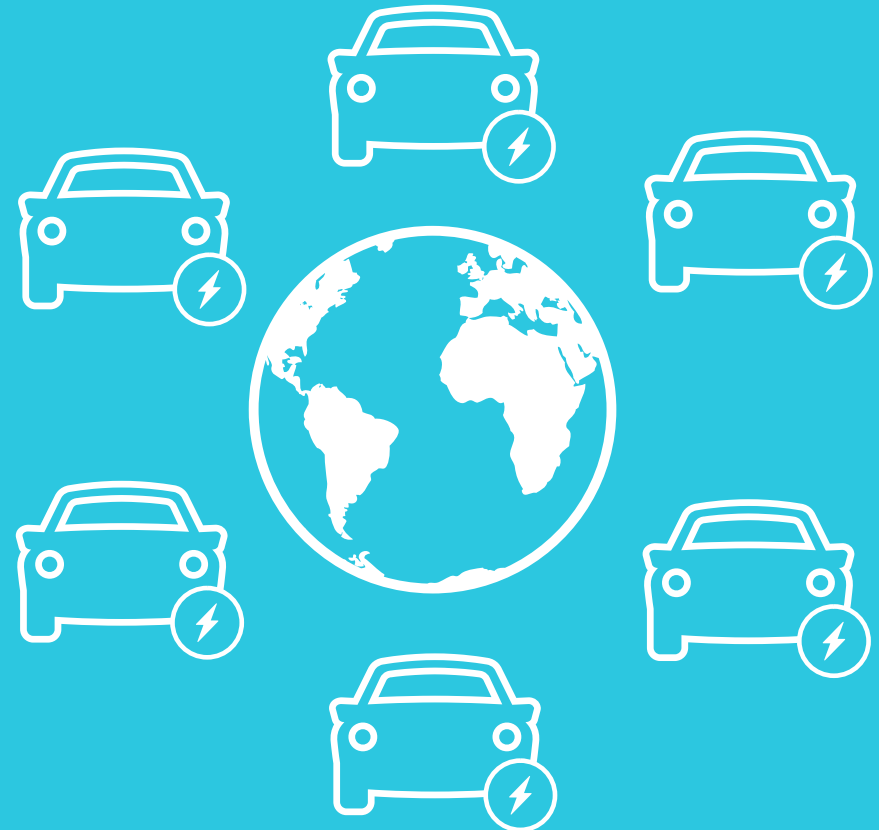
## Hoe vaak EV-rijders gebruikmaken van snelladers in verhouding tot hun wekelijks af te leggen afstand





# De toekomst van elektrische voertuigen en elektrisch laden

---



Niet alleen elektrische voertuigen ontwikkelen zich snel, met betere accu's, efficiëntere motoren en innovatieve ontwerpen die een EV meer mogelijkheden geven, maar ook de technologie van het laden verandert in rap tempo. Veel potentiële ontwikkelingen in het elektrisch rijden worden breed gesteund, van upgrades in de infrastructuur en op maat gemaakte plannen voor huishoudelijk energiegebruik tot het integreren van thuis opgewekte hernieuwbare energie in de laadoplossing. EV-rijders gaan niet meer terug naar fossiele brandstoffen, dus gezien de groeiende impact van laden is het belangrijk te innoveren in de levering en het beheer ervan.

### Meer, snellere en interoperabele laadpunten zijn de toekomst

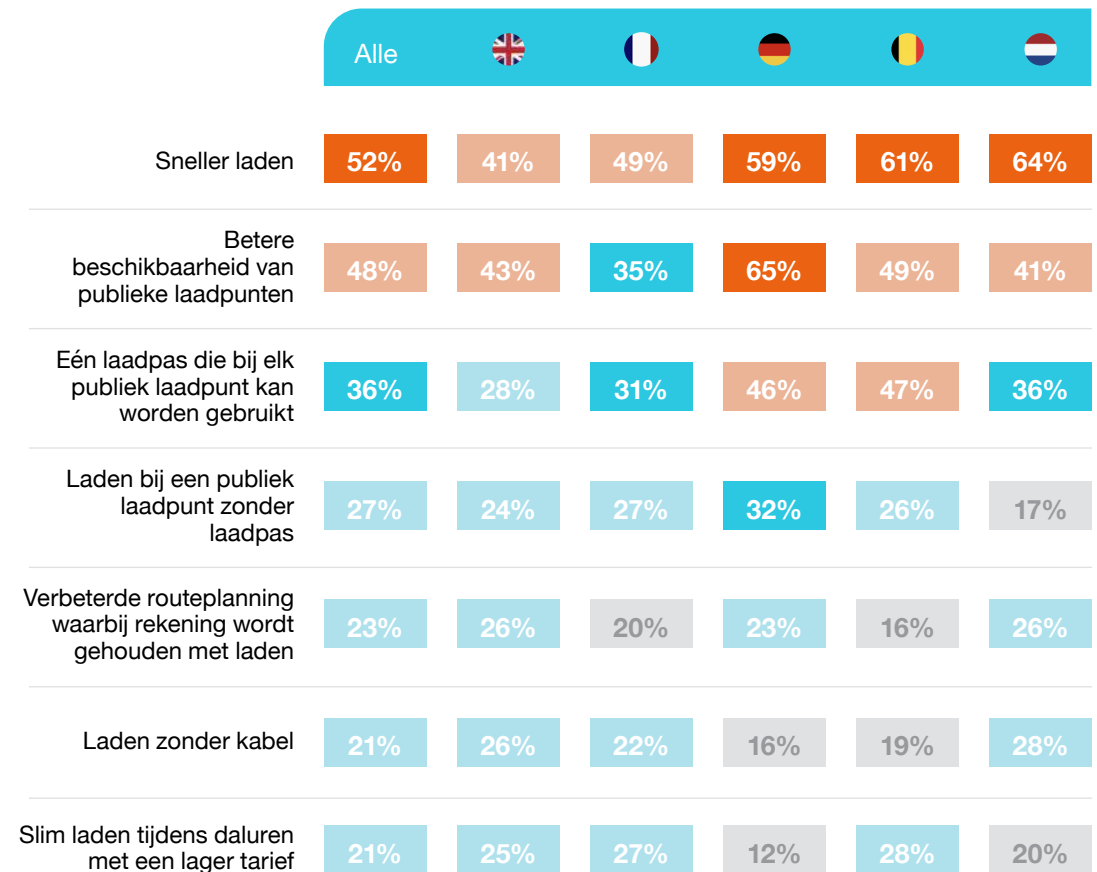
In reactie op de vraag welke drie veranderingen de laadervaring het meest zouden verbeteren, kiest een groot deel van de bestuurders (48%) zoals verwacht voor een betere beschikbaarheid van publieke laadpunten. Alleen sneller laden staat hoger op de lijst; 52% van de bestuurders verwacht hier het meeste van. Nu de laadinfrastructuur voor snelladen wordt uitgerold op lange afstandsroutes, zoals snelwegen, is er tegelijkertijd ook een duidelijke behoefte aan kortere laadtijden op andere locaties.

Dit zijn verreweg de twee meest populaire ideeën voor verbetering. Daarna volgt de interoperabiliteit van laadpunten; 36% zou graag één laadpas willen die bij ieder publiek laadpunt te gebruiken is. Bijna de helft van de Duitse en Belgische bestuurders heeft hiervoor gekozen.

Er zijn verschillende betaalopties voor het laden die elk verschillen in populariteit: op de vraag of er interesse was in het betalen van een vaste maandelijkse prijs voor onbeperkt laden, reageerde 39% van de ondervraagden positief en 38% negatief. Opmerkelijk hierbij is het grote verschil per markt: meer dan de helft van de ondervraagden in Frankrijk en het VK reageerde positief, terwijl dat in België, Duitsland en Nederland minder dan een kwart was.



## Veranderingen waarvan bestuurders verwachten dat die hun laadervaring het meest verbeteren



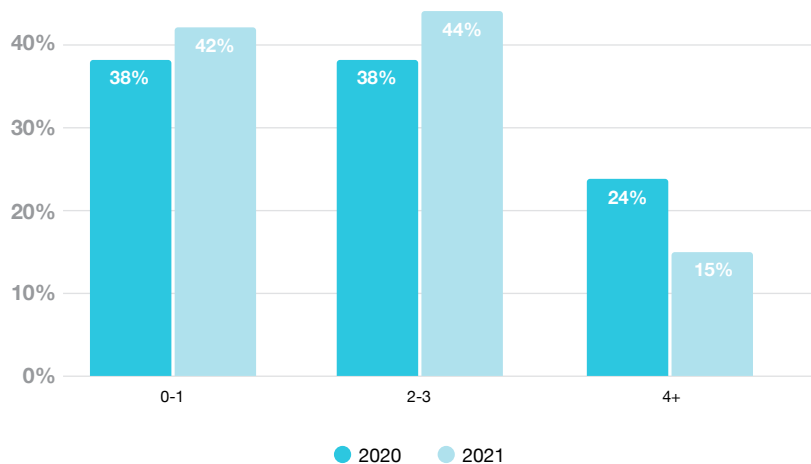
● 0-20% ● 21-30% ● 31-40% ● 41-50% ● 51-65%

## Meerdere laadpassen op zak komt (langzamerhand) steeds minder voor

De behoefte aan interoperabiliteit sluit aan op het feit dat 31% van de bestuurders twee laadpassen op zak heeft, 13% er drie in zijn bezit heeft en 15% er vier of meer bij zich draagt. Het is duidelijk dat dit een extra complicatie is die bestuurders van traditionele voertuigen simpelweg niet kennen; het is een probleem dat dreigt urgenter te worden met het groeiende aantal laadpunten.

Het is dan ook hoopgevend om te zien dat het aantal bestuurders met een groot aantal passen op zak af lijkt te nemen. Steeds meer bestuurders spelen het met één tot drie passen klaar. Wanneer er in de toekomst steeds meer interoperabiliteitsovereenkomsten worden gesloten, zou dit alleen maar verder moeten verbeteren.

### Aantal laadpassen in bezit in 2020 vs. 2021



## Percentage EV-rijders dat meer dan 500 km per week rijdt

 Verenigd Koninkrijk	9%
 Frankrijk	10%
 Duitsland	16%
 België	25%
 Nederland	31%

Onderweg laden is voor de meeste reizen misschien niet nodig. We constateerden dat 85% van de EV-rijders gemiddeld minder dan 100 km per dag rijdt. Daarmee vallen hun reizen dus binnen de gebruikelijke actieradius van een moderne EV. Dit betekent dat de actieradius en het EV-laadnetwerk dat we beschikbaar hebben meestal voldoende is voor de dagelijkse ritten. Toch moeten we de EV-infrastructuur verder uitbouwen om op alle mogelijke gebeurtenissen, zoals de minder voorkomende langeafstandsreizen, voorbereid te zijn. Zo kunnen we automobilisten garanderen dat ze overal heen kunnen reizen met hun EV. Snellere en grotere aantallen publieke laadpunten langs snelwegen staan op de planning.

Het lijkt misschien onlogisch, maar uit onze enquête blijkt dat bestuurders uit de kleinste landen wekelijks het vaakst lange afstanden afleggen. In het sterk verstedelijkte VK is de wekelijkse afstandsbehoefte het kleinst.

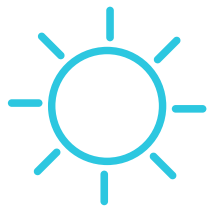


# Thuis laden moet ook slimmer worden

Net als bij de infrastructuur voor onderweg is er bij thuis laden natuurlijk ook ruimte voor verbetering. Bij de keuze uit een aantal toekomstige technologische ontwikkelingen, gaven de meeste bestuurders (30% van de ondervraagden rangschikte het als eerste) de voorkeur aan het idee om thuis laden te integreren met thuis opgewekte hernieuwbare energie, zoals uit zonnepanelen. Daarna volgt, met 24%, de automatische herkenning van de auto zonder laadpas of app, bekend als Plug & Charge.

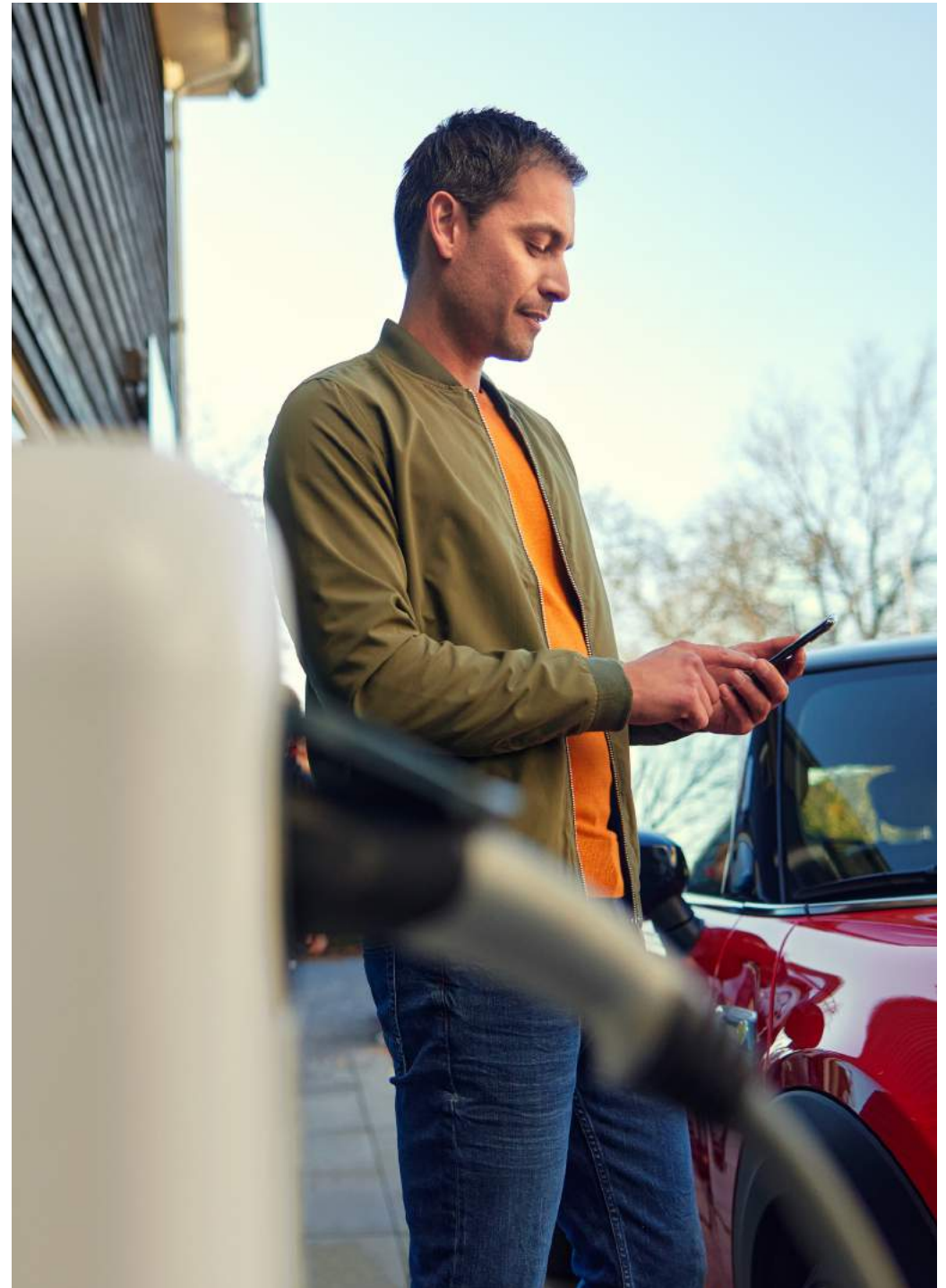
Hoewel dit soort ideeën enorm uiteen lopen, doen ze allebei denken aan een toekomst waarin alles wat met e-mobiliteit te maken heeft, gemakkelijker en meer verbonden is. Van de stroom die we via onze daken opwekken, tot de gegevens die worden uitgewisseld tussen onze EV's en laadpunten.

We zien ook dat bepaalde technologieën prioriteit moeten krijgen. Draadloos opladen lijkt op het eerste gezicht een manier om een hoop gedoe te besparen, maar er is nog niet veel vraag naar, en een derde van de bestuurders bestempelt het als de minst spannende innovatie op de lijst.



# 30%

is het meest enthousiast over de mogelijkheid om het thuisladen te integreren met zelfconsumptie van zonne-energie



# Met elektrisch rijden op weg naar een betere planeet

De versnelde overstap op EV's is goed nieuws voor de planeet, maar hoe meer wij de energiebehoeften van het vervoer naar het elektriciteitsnetwerk verschuiven, hoe meer onze totale elektriciteitsproductie stijgt om aan de vraag te voldoen. Om die verandering soepel te laten verlopen, moet deze last worden verlicht. Laden buiten de piekuren kan helpen capaciteit beschikbaar te maken en slimme laders kunnen nu echt een verschil maken door de laadsnelheid realtime aan te passen aan het aanbod op het netwerk.

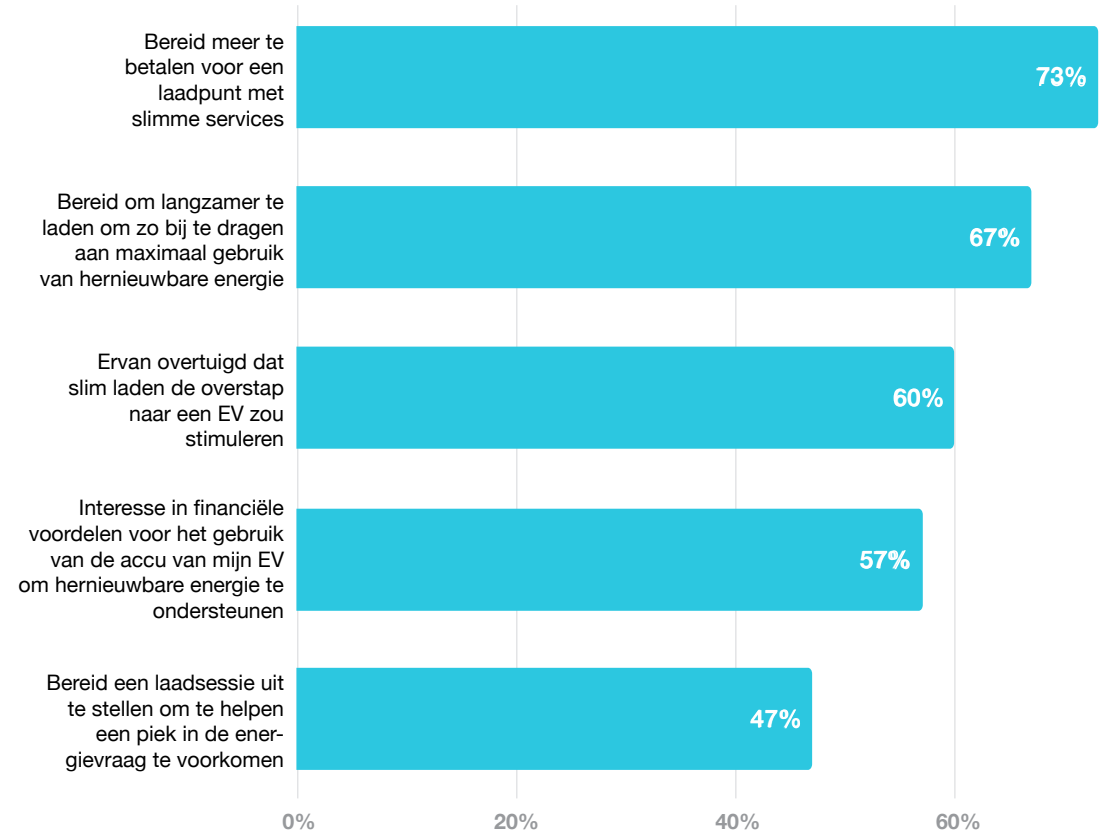
Slimme laders, die verbinding kunnen maken met cloudgebaseerde diensten, zijn steeds meer verkrijgbaar. Om ze op die manier te gebruiken, is uiteraard ook de goedkeuring van de EV-eigenaars nodig. Daarom is het bemoedigend om te zien dat veel EV-rijders dit soort ideeën omarmen. 73% zegt dat zij bereid zouden zijn het opladen uit te stellen tot later op de dag om een piek in de vraag te vermijden. Langzamer laden met dezelfde reden is minder populair, maar met 57% is de meerderheid het er nog steeds mee eens.

Tweederde van de bestuurders geeft aan geïnteresseerd te zijn in financiële voordelen in ruil voor het gebruik van de batterij van hun EV ter ondersteuning van het netwerk. Naarmate we verder gaan met onze elektrificatie, zowel op de weg als, breder genomen, in de maatschappij, zullen dergelijke ideeën steeds belangrijker worden om de wereld op een slimmere en schonere manier van energie te voorzien.

Maar wat misschien nog belangrijker is, is dat toekomstige EV-gebruikers overwegen over te stappen wanneer deze ideeën in het dagelijks leven kunnen worden toegepast. En 60% van de huidige bestuurders denkt dat slim laden een goede manier zou zijn om de overstap op EV's verder aan te moedigen.



## Steun voor milieuvriendelijke laadfunctionaliteit





# De moderne EV-levensstijl

---



We weten allemaal dat auto's vaak veel meer zijn dan alleen maar een auto: ze zeggen veel over wie we zijn en waar we waarde aan hechten. De meerderheid van de EV-rijders geeft aan dat hun auto tegenwoordig vooral moet aantonen dat ze als bestuurders de planeet willen redden en een geweldige rijervaring willen hebben. Maar als de demografie diverser wordt, geldt dat ook voor de beweegredenen: veel mensen schaffen een EV aan om geld te besparen en anderen zijn dol op de snelheid.

### De grote drijfveer is een auto die goed is voor ons en voor de planeet

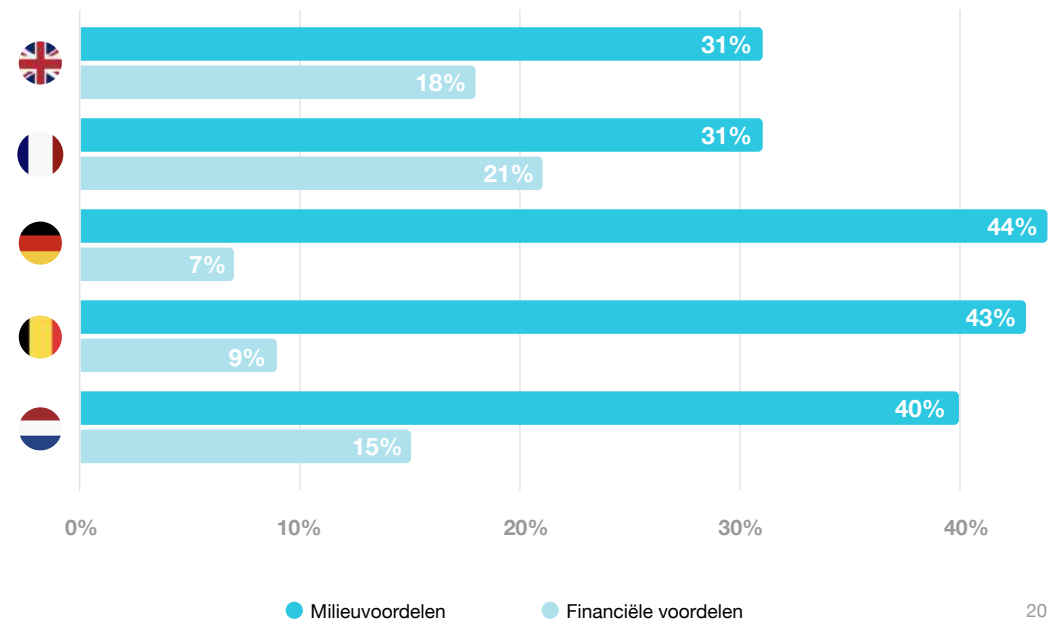
Eén ding blijft wel hetzelfde: de grootste drijfveer voor de overstap naar een EV is voornamelijk de klimaatverandering. Dit is duidelijk het geval voor overheden en bedrijven die emissiedoelstellingen willen halen, en meer dan de helft van de bestuurders zegt dat bevorderen van een goed milieu een van de twee belangrijkste redenen is om voor een EV te kiezen in plaats van een traditioneel voertuig. De rijervaring zelf is echter bijna even belangrijk, wat met 54% op de tweede plek komt voor de bestuurders, tegenover 58% van de bestuurders die het milieu belangrijk vindt.

Een interessant feit is dat factoren die met het voertuig zelf te maken hebben, zwaarder lijken te wegen dan contextuele factoren voor het bezitten van een elektrische auto. Zo is geld besparen een belangrijke drijfveer voor 34% van de bestuurders, en slechts 28% geeft aan dat subsidies en belastingvoordelen het belangrijkste zijn. Hoewel regeringen vaak het doel hebben om de overstap EV's financieel te stimuleren, lijken de technologische voordelen de grootste aantrekkingskracht te zijn. Financiële redenen wegen echter zwaarder dan sociale druk: slechts 3% zegt dat aanbevelingen uit hun sociale netwerk de belangrijkste reden is om een EV te rijden.

Maar wat denken mensen dat zij moeten weten voordat ze overstappen op een EV? Daarom vroegen wij wat zij hebben onderzocht voordat zij de overstap maakten. De grootste vraag, gesteld door 57%, ging over de actieradius van de auto. Dit werd door 80% van de Nederlandse EV-gebruikers onderzocht, wat niet verwonderlijk is, gezien hun langere reisafstanden. De actieradius werd op de voet gevolgd door merken en modellen (53%) en laadopties (48%). Hoewel milieuvoordelen de belangrijkste reden zijn om op een elektrische auto over te stappen, zijn mensen al met deze voordelen bekend en begrijpen ze wat dit inhoudt. Met 37% is dit het minst voorkomende onderzoeksgebied.



## Percentage bestuurders dat zegt dat dit hun belangrijkste reden is om voor een EV te kiezen...

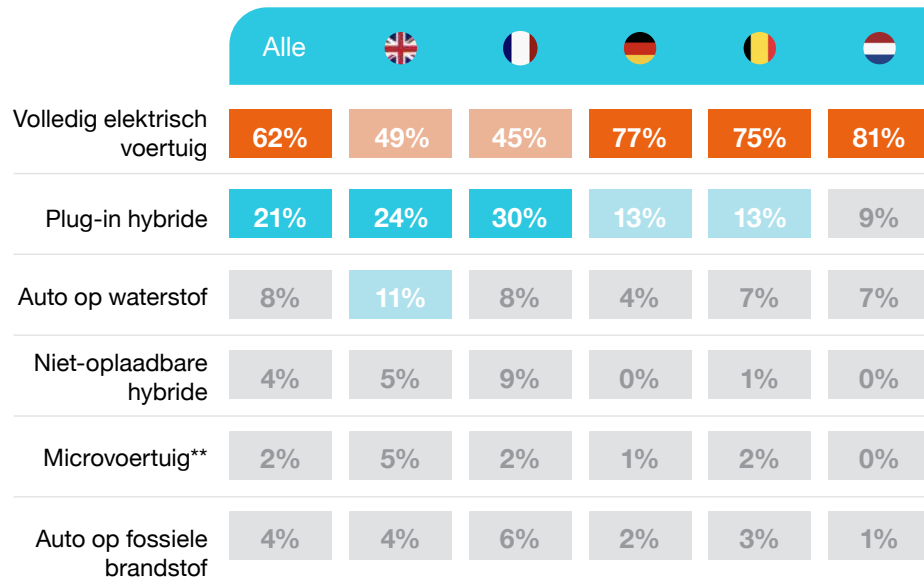




# Zodra ze een EV rijden, willen er maar weinig weer terug

Nu ze op een EV zijn overgestapt, zegt slechts 4% van de EV-eigenaars dat ze hierna weer over willen stappen op benzine of diesel. In onze steekproef overwegen meer dan 3 op de 5 bestuurders om hierna een BEV te kopen, in Nederland zelfs 4 op de 5.

## Welk soort voertuig overwegen EV-rijders hierna te kopen\*



\*exclusief 'weet ik niet'

\*\*inclusief e-bikes en elektrische scooters

● 0-10% ● 11-20% ● 21-30% ● 31-50% ● 51-90%

## Percentage bezitters van merken uit de top tien dat verwacht om hierna een BEV te kopen

Ruim de helft van de respondenten (56%) is van plan als volgende voertuig een BEV te kopen. In het VK ligt dit gemiddeld net wat lager en zijn er meer bestuurders die een microvoertuig overwegen, zoals een e-bike of e-scooter, dan dat er bestuurders zijn die erover nadenken hierna een auto op fossiele brandstof aan te schaffen.

Tesla	83%
Nissan	73%
Renault	71%
Hyundai	67%
Volkswagen	61%
Opel / Vauxhall	54%
BMW	50%
Audi	44%
Toyota	38%
Mercedes-Benz	37%

# Velen rijden voorzichtig, maar sommigen trappen het gaspedaal helemaal in

Automobilisten kiezen een auto die past bij hun doelstellingen en levensstijl, maar het karakter van de gekochte auto beïnvloedt ook het gedrag. Dat geldt vooral voor EV's, waar het verschil veel groter is dan tussen twee voertuigen op fossiele brandstof. Bijna de helft van de automobilisten zegt bijvoorbeeld efficiënter te zijn gaan rijden, met lagere snelheden en minder snel accelereren, sinds ze zijn overgestapt op een EV. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de actieradius, omdat rustiger rijden de levensduur van de batterij mogelijk ten goede komt. Tegelijkertijd maakt 23% van de bestuurders graag gebruik van het hogere koppel bij EV's en merken zij dat ze sneller optrekken dan vroeger.

EV-rijders reageren verschillend op de bezorgdheid om de actieradius. 43% zegt bijvoorbeeld dat zij het niet erg vinden om zonder volle accu op weg te gaan voor hun dagelijkse rit van en naar het werk. 19% gebruikt de auto echter niet meer voor lange reizen zoals vakanties, en hetzelfde percentage zegt gemiddeld minder kortere ritten te maken met hun EV. Zoals we later zullen zien, geeft dit aan dat EV-gebruikers het opladen een vrij groot probleem vinden, maar het is duidelijk dat de overstap naar een elektrisch voertuig wel degelijk een effect heeft: slechts 5% van de respondenten zei dat ze geen veranderingen in hun rijgedrag hebben gemerkt.



## 43%

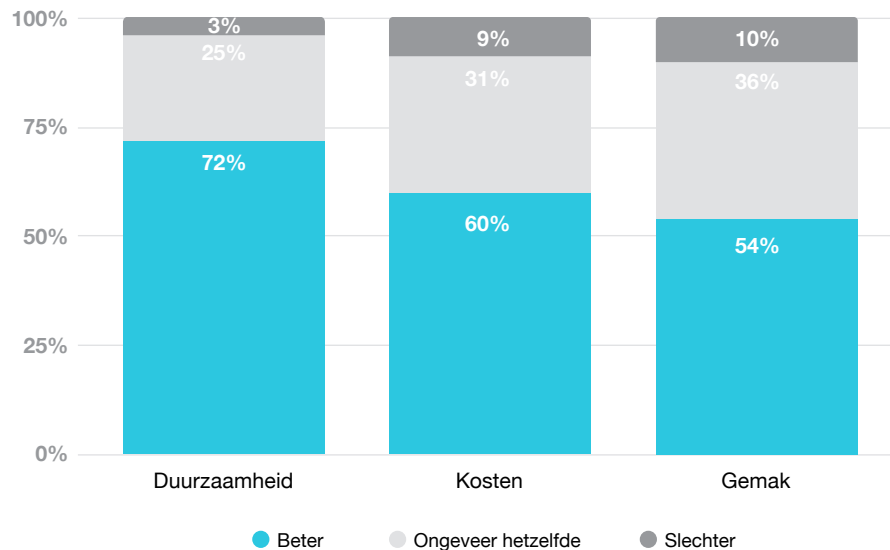
vindt het niet erg om zonder volle accu op weg te gaan voor hun dagelijkse rit van en naar het werk



# EV-rijders zijn lovend over hun auto's

Natuurlijk is het belangrijk om niet te vergeten dat de context voor onze respondenten verder reikt dan alleen EV's zelf: het grootste deel van de auto's op de weg rijdt nog steeds op benzine of diesel, en vrijwel al onze respondenten zullen in een traditioneel voertuig hebben gereden, voordat ze overstapten op een EV. Het is dan ook bemoedigend dat EV-gebruikers hun voertuigen zeer positief beoordelen ten opzichte van benzine- en dieselauto's.

## Wat EV-rijders over EV's denken in vergelijking met benzine- of dieselveertuigen



## Gemiddeld aantal EV-rijders per land die de voorkeur geven aan EV's voor duurzaamheid, kosten en gemak

 Verenigd Koninkrijk	56%
 Frankrijk	60%
 Duitsland	66%
 België	68%
 Nederland	69%

Hoewel het niet verbazend is dat EV's gunstig scoren op het gebied van milieu, valt het op dat bestuurders ook de voorkeur geven aan hun EV op basis van de kosten. Ondanks de vaak hogere opstartkosten, merken EV-gebruikers dat de onderhouds- en gebruikskosten van EV's stukken lager zijn. Aangezien de bestuurders de voorkeur geven aan ideeën die de EV-levensstijl eenvoudiger maken, is het ook goed om te zien hoe weinig mensen vinden dat hun voertuigen minder handig zijn dan het traditionele alternatief.

Als we voor deze vraag naar de uitkomsten per land kijken, zien we dat de bestuurders die het meest positief zijn over hun overstap naar elektrisch in Nederland wonen, terwijl de meest negatieve bestuurders in het VK wonen.

# EV-rijders willen iedereen aan boord

Aangezien de meerderheid van de bestuurders het milieu als een belangrijke reden ziet om voor een EV te kiezen, en 36% het als de belangrijkste reden aanvoert, verwachten we dat veel eigenaars het belangrijk vinden om een overstap op EV's aan te moedigen.

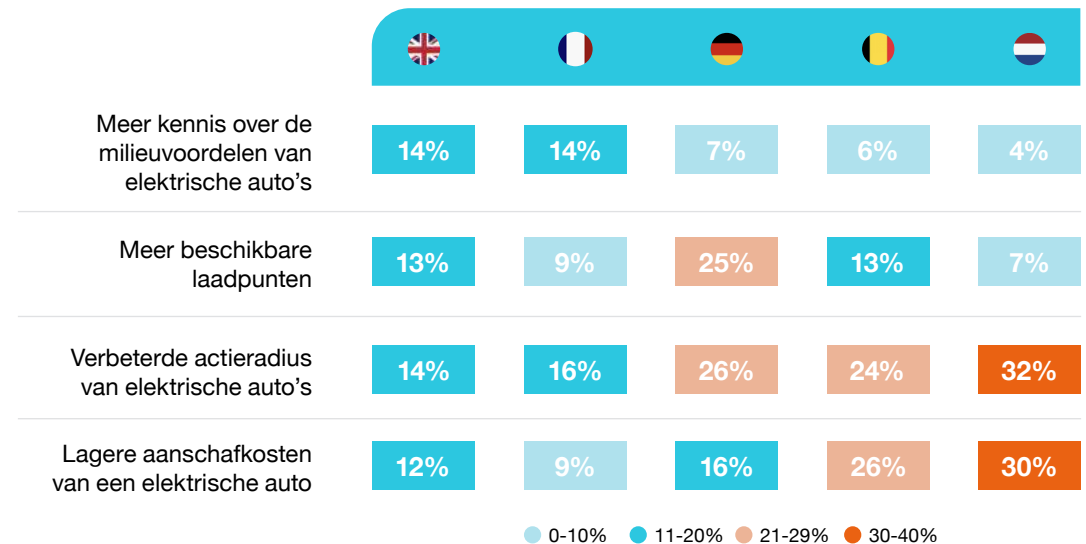
Op de vraag wat de beste manier zou zijn om dit te doen, antwoordde één op de vijf gebruikers dat een betere actieradius volgens hen de belangrijkste reden zou zijn om op grote schaal over te stappen op EV's, en meer dan de helft plaatste deze reden in hun top drie. Op de tweede plaats kwam meer beschikbare laadpunten, met 45% die dit in hun top drie plaatste, vóór goedkopere voertuigen met 37%.

Interessant is dat slechts 7% zegt dat sneller laden de belangrijkste factor voor hen is, maar dat 39% het als een van de drie belangrijkste factoren ziet. De beschikbaarheid van laadpunten mag dan de meest duidelijke factor op het gebied van laden zijn, bestuurders zijn zich duidelijk bewust van hoe de EV-infrastructuur in zijn geheel kan worden verbeterd: in een aparte vraag was 60% van de respondenten het ermee eens dat slim laden een goede manier zou zijn om de overstap aan te moedigen.

Wanneer wordt gekeken naar de belastingtechnische initiatieven waar overheden vaak een beroep op doen, plaatste 23% van de respondenten hogere belastingen op voertuigen die rijden op fossiele brandstoffen in hun top drie, terwijl 22% dat deed voor belastingvoordelen voor de aankoop van een EV. Het zwaarder belasten van traditionele voertuigen was echter ook het beleid waar men het meest mee oneens was, met 18% die aangaf dit het minst belangrijke initiatief op de lijst te vinden.



## Percentage EV-rijders dat zegt dat dit de belangrijkste reden voor een massale overstap op EV's zou zijn...





# Bouwen aan EV-momentum

Om dit rapport af te sluiten, kijken we naar hoe EV-rijders vinden dat anderen moeten worden aangemoedigd om over te stappen. Het is goed te onthouden dat de belangrijkste belanghebbenden voor het aanmoedigen van de overstap niet overheden, autofabrikanten of laadbedrijven zijn, maar de huidige EV-eigenaars. Hoewel sociale aanbevelingen misschien niet de belangrijkste reden zijn om over te stappen op een EV, is de reputatie van EV's als geschikte, plezierige auto's van doorslaggevend belang om mensen het vertrouwen te geven de overstap te maken.

We moeten dus altijd kijken hoe we de ervaring van EV-gebruikers kunnen verbeteren. De uitkomsten in dit rapport tonen aan dat de inherente kwaliteiten van een EV belangrijker zijn dan financiële initiatieven: duurzaamheid en rijervaring zijn wat mensen overtuigen. Eenmaal achter het stuur verandert hun rijgedrag aanzienlijk, op manieren die verschillende gevolgen kunnen hebben voor hun levensstijl. Ze maken kortere ritten en geven de voorkeur aan bestemmingen met laadinfrastructuur. Ze gaan veel minder vaak naar een benzinstation. Ze letten meer op hun energierekening en blijven zich bewust van de totale eigendomskosten van hun EV.

Het belangrijkste is echter dat ze weinig spijt hebben van hun keuze of heimwee hebben naar benzine- en dieselveertuigen. EV-gebruikers kijken niet uit naar een ervaring die meer lijkt op die van traditionele voertuigen, maar verbeteringen in de levenskwaliteit die specifiek zijn voor de EV-ervaring. Hoewel het laden meestal thuis gebeurt, is er een grote behoefte aan snellere, interoperabele laadnetwerken die allerlei soorten ritten met minder complicaties mogelijk kunnen maken. Energietarieven voor thuisgebruik die laten zien wat de realiteit is van EV-bezit, maken het stroomverbruik samenhangender en beter beheersbaar. En slim laden, vooral wanneer het voordelen biedt voor zowel de gebruiker als de planeet, zal een belangrijke stap vooruit zijn in de manier waarop we EV's gebruiken en ermee leven. Wat we bij NewMotion hebben geleerd van deze inzichten, is dat we de laadervaring moeten blijven verbeteren. Dat kan door bijvoorbeeld een groter netwerk van publieke laadpunten op te zetten en door ze beter toegankelijk te maken via roaming. Door verdere innovaties zal het laden thuis soepeler en slimmer worden en zal het laden op de werkplek of bij winkels efficiënter verlopen.

E-mobiliteit is een zeldzaam iets waar we allemaal naar op zoek zijn: een enorme mogelijkheid op de markt die de wereld aanzienlijk kan verbeteren. Net zoals EV-gebruikers die enthousiast zijn over hun voertuigen, is het voor ons een spannende tijd om in de sector te zitten.





# Over NewMotion

---

NewMotion is een toonaangevende leverancier van slimme laadoplossingen voor elektrische voertuigen. Met meer dan 60.000 installaties van laadpunten thuis, op het werk en op openbare locaties door heel Europa, is het NewMotion's missie om iedereen in staat te stellen om zoveel mogelijk kilometers te rijden op schone energie.

Het bedrijf biedt met ruim 200.000 laadpunten verspreid over 35 landen, toegang tot een uitgebreid roamingnetwerk in Europa. Meer dan 400.000 geregistreerde rijders maken onderweg al gebruik van de NewMotion laadpas of app voor een naadloze laadervaring. Het bedrijf is lid van de Shell-groep, is ISO 9001 en ISO 27001 gecertificeerd en speelt sinds 2009 een actieve leidende rol in de branche voor elektrische laadoplossingen. Voor meer informatie kijk op:

[www.newmotion.com](http://www.newmotion.com)



**newmotion**<sup>®</sup>

A Member of the Shell Group

