



## **Beleving elektrische auto's**

Rapportage van kwalitatief onderzoek

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

**MARE**

Referentie opdrachtgever: 31200142

Projectnummer MARE: 2024142 #3

26 november 2024

## Inhoudsopgave

<b>Achtergrond</b>	<b>3</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>Aanbevelingen</b>	<b>6</b>
<b>Resultaten</b>	<b>8</b>
<i>Context autorijden</i>	
<i>Context elektrisch rijden</i>	
<i>Drempels van elektrisch rijden</i>	
<i>Redenen om wel elektrisch te rijden</i>	
<i>Scenario's</i>	
<b>Bijlagen</b>	<b>19</b>
<i>Onderzoeksverantwoording</i>	

### Disclaimer

Kwalitatief onderzoek is bedoeld om open een onderwerp te verkennen en inzichten in de beleving, emotie, woordgebruik et cetera te verzamelen. De resultaten van dit soort onderzoek moeten vooral gezien worden als een aanwijzing of een idee, en niet als bewezen feiten met cijfers. Bij kwalitatief onderzoek gaat het om wat mensen ervaren en niet om harde feiten. In dit rapport wordt gekozen voor een duidelijke (stellige) schrijfstijl om het beter leesbaar te maken.

MARE doet onderzoek volgens de regels van ISO 20252:2019 (kwaliteit van onderzoek) en ISO 27001:2017 (data veiligheid). MARE volgt ook de regels van de MOA, een organisatie voor onderzoek, over het omgaan met persoonlijke gegevens. Verder voldoet MARE aan de veiligheidsnorm van de overheid, BIO (Basis Informatiebeveiliging Overheid).

## Achtergrond

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna IenW) wil Nederland leefbaar, bereikbaar, duurzaam, schoon en veilig maken en houden. Eén van opgaven waar IenW aan werkt, is 'verduurzaming van mobiliteit'. Binnen dit onderwerp wordt onder andere gewerkt aan de stimulering van elektrische auto's en in dit onderzoek staat de *volledig* elektrische auto centraal.

Conform het Klimaatakkoord streeft de overheid ernaar dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 volledig elektrisch zijn. In de Europese Unie (EU) is er als doel gesteld om vanaf 2035 alleen nog maar nieuwe auto's te verkopen die volledig elektrisch zijn. De Nederlandse overheid zou graag zien dat alle auto's die in 2050 in Nederland rijden volledig elektrisch zijn. Omdat het grootste deel van de personenauto's dat in 2024 in Nederland rondrijdt nog niet elektrisch is, is het belangrijk om te begrijpen hoe Nederlanders denken over elektrische auto's en wat redenen zijn om (nog) geen elektrische auto te rijden. Vooral met het oog op de toekomst, met het idee dat dan vrijwel alle auto's op de weg elektrisch zijn. Daarom heeft MARE in opdracht van IenW kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Respondenten die hebben deelgenomen aan het onderzoek waren niet op de hoogte van het onderwerp van het onderzoek of de opdrachtgever van het onderzoek, maar waren uitgenodigd om na te denken over de toekomst van Nederland.

Kwalitatief onderzoek is bedoeld om open een onderwerp te verkennen en inzichten in de beleving, emotie, woordgebruik et cetera te verzamelen. De resultaten van dit soort onderzoek moeten vooral gezien worden als een aanwijzing of een idee, en niet als bewezen feiten met cijfers. Bij kwalitatief onderzoek gaat het om wat mensen ervaren en niet om harde feiten. De uitkomsten van het kwalitatieve onderzoek staan in dit document beschreven.

### Onderzoeksdoelstelling

Doel van dit kwalitatieve onderzoek is inzicht krijgen in de beleving rondom de elektrische auto, en hoe mensen hierover praten (taal en toon/ emotie). Hierbij gaat het om mensen die (nog) geen elektrische auto kunnen of willen kopen, maar wel in het bezit zijn van een rijbewijs. De meeste deelnemers waren ook in het bezit van een auto.

Er is gekeken welke drempels en drijfveren mensen ervaren als het om de elektrische auto gaat, zowel op persoonlijk als op maatschappelijk niveau (samenleving). Nu, maar vooral kijkend naar de toekomst.

Deze inzichten worden gebruikt om beleid dat de elektrificatie van de personenauto ondersteunt begrijpelijk uit te kunnen leggen. En waar mogelijk aansluiting te vinden bij de behoeften die leven in de samenleving.

In de bijlage zijn meer kenmerken van de deelnemers, de deelvragen bij dit onderzoek en de onderzoeksverantwoording opgenomen.

## Samenvatting

Er is onder 33 mensen (die op het moment zelf geen elektrische auto willen of kunnen rijden) in kwalitatief onderzoek onderzocht hoe de elektrische auto wordt beleefd. Ook is onderzocht welke drempels, motivaties en emoties er rondom elektrisch rijden worden ervaren onder mensen die zelf geen volledig elektrische auto hebben. Het doel van kwalitatief onderzoek is om de beleving van mensen over dit onderwerp boven tafel te krijgen en niet of deze beleving klopt. Hieronder staat de samenvatting van dit onderzoek beschreven.

In het onderzoek is een aantal teksten voorgelegd om het gesprek over elektrische auto's in de toekomst op gang te brengen. Na het voorleggen van de teksten blijkt het volgende:

- Het is belangrijk om vanuit de overheid begrip te tonen voor de situatie van mensen in Nederland. Elektrisch rijden is nieuw, er verandert veel in het leven van mensen en daar komen veel onzekerheden bij kijken. Als de overheid naast de mensen in Nederland staat voelt dit anders dan een overheid die vertelt wat er op welk moment gaat gebeuren.
- Benoemen dat mensen de vrijheid hebben om eigen keuzes te maken zorgt er ook voor dat het niet voelt alsof regels worden opgedrongen.
- Op het moment dat er een situatie besproken wordt die dicht bij het leven van mensen staat is het makkelijker om hier een voorstelling van te maken. Het is bijvoorbeeld makkelijker om een voorstelling te maken van een schonere lucht dan van een duurzamere samenleving. Het is dan namelijk onduidelijk wat een duurzame samenleving precies betekent.

De veranderingen rondom elektrisch rijden ervaren mensen als groots en liggen (ver) in de toekomst. Dit blijkt doordat mensen zich lastig een voorstelling kunnen maken van die veranderingen. Denk hierbij aan het verbeteren van het elektriciteitsnet en/ of het aanleggen van veel laadpalen door heel Nederland. Doordat dit lastig voor te stellen is, is het ook moeilijk om over de huidige 'kinderziektes' van elektrisch rijden heen te kijken en te kijken naar de voordelen van elektrisch rijden in de toekomst. De problemen rondom elektrisch rijden van vandaag moeten eerst opgelost worden.

De overgang naar (rijden in) een elektrische auto zorgt ervoor dat het gevoel van autonomie (dat je zelf kan bepalen wat je doet) op een aantal verschillende manieren minder wordt. Dit roept veel weerstand op:

- Het voelt alsof de overheid het rijden in een elektrisch auto opdringt. Op het moment dat mensen het gevoel hebben dat er iets wordt opgedrongen, wordt het gevoel van autonomie (dat je zelf kan bepalen wat je doet) minder. Dit wordt versterkt door het noemen van jaartallen (2030 en 2050). Vanaf die jaartallen moeten mensen het gedrag veranderen (zo wordt dit tenminste gezien). Ook lijkt er geen tussenstap naar deze jaartallen toe.

- Daarnaast is het vertrouwen in de Nederlandse overheid en politiek laag (onder de mensen in het onderzoek). Dit komt doordat mensen denken dat plannen vanuit de overheid worden aangepast of worden teruggedraaid.
- Het rijden in een auto met een verbrandingsmotor geeft een gevoel van vrijheid bij de meeste mensen. Dit komt doordat je op ieder moment kan gaan en staan waar je maar wilt (autonomie). Dit gevoel van vrijheid is in een elektrische auto minder. In de beleving kan je met een volle accu minder ver rijden (dan met een volle tank). Ook duurt het opladen van de accu langer (in vergelijking met tanken), er moet gezocht worden naar een beschikbaar oplaadpunt en de reis moet dus anders worden gepland. Dit zorgt ervoor dat elektrisch rijden een minder gevoel van vrijheid biedt dan rijden in een auto met een verbrandingsmotor.
  - Het rijden met een hybride auto (een deel elektrisch aangedreven en een deel door een verbrandingsmotor) wordt gezien als een tussenstap naar elektrisch rijden, omdat er altijd nog de zekerheid is om op een tank en de verbrandingsmotor te kunnen terugvallen.
- Doordat het gevoel van vrijheid wordt verminderd en doordat de overheid (gevoelsmatig) elektrisch rijden opdringt, wordt er met name door mensen die (financieel) wél de mogelijkheid hebben om elektrisch te rijden gezocht naar drempels (of excuses) om niet elektrisch te hoeven rijden. Door de drempels van elektrisch rijden op te werpen hebben mensen het gevoel dat ze nog wel eigen keuzes kunnen maken.

*Nota bene* Er is tijdens het onderzoek een aantal teksten voorgelegd om het gesprek over elektrisch rijden in de toekomst verder op gang te brengen. De jaartallen 2030 (vanaf dit jaartal worden er nieuw alleen elektrische auto's verkocht) en 2050 (het is een streven dat alle auto's die rondrijden elektrisch dan zijn) stonden in deze teksten. In de tekst werd het jaartal 2030 beschreven als het streefjaar van de overheid waarop er alleen nog nieuwe elektrische auto's zullen worden verkocht (in plaats van 2035 waarop in de EU alleen nog maar nieuwe elektrische auto's verkocht mogen worden).

Ook zijn er veel aannames over elektrisch rijden die snel geloofd en niet altijd goed gecontroleerd worden. De verhalen over elektrisch rijden horen mensen in hun omgeving, lezen ze op internet of horen ze op televisie. Mensen denken bijvoorbeeld dat accu's in elektrische auto's heel snel vlamvatten. Ook wordt er gedacht dat accu's snel minder goed worden en dat er dus minder ver gereden kan worden met een volle accu.

Er zijn ook voordelen genoemd over elektrisch rijden. Elektrische auto's rijden stiller en zuiniger. Het zuiniger rijden is aantrekkelijk, omdat het goedkoper is. Ook zorgen elektrische auto's voor schonere lucht, in vergelijking met auto's met een verbrandingsmotor. Elektrische auto's rijden over het algemeen comfortabel en sportief, omdat er veel kracht (power) in een elektrische auto zit. Ondanks dat er twijfels over zijn, wordt duurzaamheid genoemd als een reden om elektrisch te rijden. Dit wordt meer als een maatschappelijke reden gezien (het is goed voor ons allemaal) dan een persoonlijke reden (het is goed voor mijzelf).

De ervaren nadelen van elektrisch rijden gaan grotendeels over de kosten en accu's van elektrische auto's. Elektrische auto's zijn op dit moment in de beleving nog erg duur om te kopen. Dit is, met name voor mensen met een lager inkomen, de belangrijkste reden om geen elektrische auto aan te schaffen. De accu van een elektrische auto geeft veel zorgen, vragen en onduidelijkheden. De actieradius van de accu (hoe ver je kunt rijden met een volle accu) wordt gezien als een nadeel. Daarnaast zijn ook de brandveiligheid van de accu, de levensduur en de gedachte dat het maken van accu's slecht is voor het klimaat en milieu redenen om niet elektrisch te rijden. Mensen denken ook dat het elektriciteitsnet vol en overbelast is. Hierdoor is het lastig voor te stellen dat het elektriciteitsnet het in de toekomst aankan om alle elektrische auto's op te laden.

## Aanbevelingen

Overweeg om mensen mee te nemen in alle stappen die worden gezet door de overheid en de stappen die mensen in de samenleving zelf moeten zetten richting de toekomst:

- Zet hierbij een stip op de horizon (een doel) die rekening houdt met alle Nederlanders (ook Nederlanders die voorlopig nog geen elektrische auto willen of kunnen betalen).
  - Leg uit dat niemand op korte termijn gedwongen wordt om hun eigen auto weg te doen en een elektrische auto te kopen, maar dat iedereen in eigen tempo meekan.
- Leg stapsgewijs uit wat er moet gebeuren om die stip op de horizon te bereiken. Licht aan iedereen (ook mensen die al elektrisch zouden kunnen rijden, bijvoorbeeld met een hoger inkomen) toe wat er nodig is voordat in Nederland iedereen elektrisch kan rijden. Ga hierbij bijvoorbeeld in op de verzwaring van het elektriciteitsnetwerk en beschrijf hoe er genoeg oplaadpunten worden aangelegd. Maak deze stappen tegelijkertijd klein en overzichtelijk. Hierdoor wordt duidelijk dat dit beeld van de toekomst waarheid kan worden en staan mensen mogelijk meer open voor communicatie vanuit de overheid.
- Door mensen perspectief te geven (bijvoorbeeld door te laten zien dat elektrisch rijden voor iedereen, ook voor mensen met een lager inkomen, betaalbaar is of wordt in de toekomst) en een keuze te bieden, wordt de weerstand tegen de overgang naar elektrisch rijden (deels) verminderd of voorkomen. Waardoor mensen eerder open staan voor informatie en communicatie over de overgang naar rijden met een elektrische auto.
  - Mensen die wel een elektrische auto kunnen rijden, maar dit nog niet doen krijgen hierdoor het gevoel dat ze zelf een keuze kunnen maken en dat dit niet wordt opgedrongen. Dit zijn met name mensen met een midden en hoger inkomen.
- Houd er hierbij rekening mee dat informatie over elektrische auto's vooral wordt bekeken in de media, het nieuws, talkshows en van bekenden wordt opgepikt. Informatie over elektrische auto's wordt minder op websites van de overheid gehaald. Het kennisniveau is hierdoor verschillend, waarbij feiten en fabels gemixt worden.

- Stel mensen gerust door uit te leggen dat de verandering langzaam en stap voor stap verloopt (bijvoorbeeld, benzineauto's zullen van de markt verdwijnen, meer aanbod en massaproductie zal zorgen voor lagere aanschafprijs van een elektrische auto). Mensen met een lager inkomen zien hierdoor dat het mogelijk is om elektrisch te rijden, terwijl dit nu nog onmogelijk lijkt.

Een begripvolle en genuanceerde toon en het erkennen van zorgen die er leven zorgt ervoor dat de boodschap vanuit de overheid mogelijk beter gehoord worden.

- Uitleggen dat iedereen in eigen tempo meekan in de verandering die komen gaat, zorgt voor een begripvolle toon van de situatie.
- Het benoemen van de zorgen die leven, bijvoorbeeld over de accu's en kosten, laat zien dat het bekend is wat er leeft onder mensen. Het aandragen van oplossingen voor deze zorgen laat zien dat deze zorgen ook mee worden genomen.
- Een toelichting over de doelen die gesteld worden op het gebied van duurzaam en een uitleg op welke manier elektrisch rijden bij deze doelen past, zorgt er mogelijk voor dat grote veranderingen een plek krijgen binnen een plan.
- Bij het stellen van doelen die (grote) veranderingen tot gevolg hebben is het ook belangrijk om oog te houden voor het gevoel van autonomie en vrijheid die belangrijk is voor mensen.
- Stel de beleving van mensen centraal en niet zozeer de boodschap, feiten (die het doel hebben om te overtuigen) of de afzender. Houd er rekening mee dat mensen in de samenleving een kritische houding hebben ten aanzien van de overheid. Er lijkt wantrouwen te zijn.

## Resultaten

In het onderzoek is de beleving over de onderwerpen autorijden en vervolgens elektrisch rijden eerst besproken. Deze onderwerpen zijn eerst spontaan besproken (zonder dat er iets over de onderwerpen is voorgelegd). Daarna zijn er teksten over de toekomst van elektrisch rijden voorgelegd om het gesprek daarover op gang te brengen/te verdiepen. Er is met mensen gesproken die op dit moment nog niet volledig elektrische rijden. De mensen die gesproken zijn in het onderzoek hebben een auto met een verbrandingsmotor, een hybride auto of geen eigen auto (maar wel een rijbewijs).

### Context autorijden

Autorijden wordt over het algemeen als erg positief ervaren:

- Autorijden is een ontspannen activiteit. Mensen zitten comfortabel in hun eigen ruimte, zetten muziek op en veel mensen vinden autorijden daarom leuk.

*“Als ik in de auto met zit met mijn muziek op naar werk is dat echt een momentje voor mezelf.”*

- Het autorijden biedt ook veel gemak. Met de auto komt je snel op plekken waar je bijvoorbeeld met het openbaar vervoer minder makkelijk komt.
- Daarnaast zorgt het ervoor dat mensen niet afhankelijk zijn van andere vormen van transport zoals het openbaar vervoer. Hierdoor geeft de auto veel vrijheid. Je kan gaan en staan waar je wilt, wanneer je wilt.
- Autorijden en het hebben van een auto kan ook een hobby zijn. Sommigen hebben een oldtimer die met liefde wordt verzorgd en waarmee het rijden ook voor het plezier gebeurt (en dus niet voor de dagelijkse boodschappen).

Autorijden wordt niet altijd en niet door iedereen als positief ervaren:

- Voor sommigen is autorijden een activiteit die veel spanning geeft. Dit komt deels door andere weggebruikers die gevaarlijk rijden. Ook kan slecht weer ervoor zorgen dat mensen gespannen achter het stuur zitten. Denk aan veel regen of aan harde wind.

*“Er zitten veel idioten op de weg die heel hard en gevaarlijk rijden. Je moet enorm op je hoede zijn. Daardoor vind ik het gewoon heel spannend.”*

- Daarnaast ervaren mensen dat er veel file op de weg is. Mensen hebben het gevoel dat dit de afgelopen jaren is toegenomen. Waar er vroeger files in de ochtend- of avondspits was, lijkt er nu op meer momenten file te staan.
- Ook ervaren mensen dat de kosten van autorijden gestegen zijn. Met name de prijzen voor brandstof zijn de afgelopen tijd gestegen. Dit merken mensen tijdens het tanken.



Het hebben van een eigen auto heeft ook voordelen en is voor sommigen bijna een verworven recht.

- Een eigen auto geeft het gevoel van vrijheid en autonomie (dat je zelf kan bepalen wat je doet). Met een eigen auto kan je op ieder moment beslissen om ergens heen te rijden, mocht dat nodig zijn.

*“Als je naar de situatie nu in Amerika kijkt met al die orkanen dan ben je blij als je een eigen auto hebt en gewoon kan vluchten.”*

- Mensen met een eigen auto hebben het gevoel dat ze het recht hebben om een eigen auto te hebben. Hierdoor voelen bijvoorbeeld maatregelen om autorijden duurder te maken alsof deze maatregelen bijna persoonlijk.
- Het hebben van een eigen auto wordt vergeleken met gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt als onhandig gezien, met name in meer landelijk gebied. Tijdens het reizen met het openbaar vervoer moet er vaak worden overstapt. Dit wordt als erg onhandig gezien en kost veel tijd. Daarnaast wordt het openbaar vervoer ook gezien als duur (ook in vergelijking met het hebben van een eigen auto).

In het onderzoek is er ook gesproken met mensen met een rijbewijs, maar zonder eigen auto.

- Deze groep ervaart ook veel vrijheid om overal te komen waar je wilt. Mensen zonder auto maken graag gebruik van het openbaar vervoer. Het brengt ze op alle plekken waar ze willen komen. Ook maakt deze groep geregeld gebruik van de fiets voor kortere afstanden.

*“Als wij ergens naartoe moeten, lopen we naar het station en binnen een half uur zitten we in de trein naar alle uithoeken van Nederland.”*

- Het hebben van een eigen auto biedt deze groep daarom niet meer vrijheid, maar in de eigen beleving wel meer moeite en kosten.

### **Context elektrische auto's**

De mening over elektrische auto's wordt gevormd door de eigen omgeving en de media. Het kennisniveau is verschillend en feiten en fabels worden gemixt.

- Het nieuws rondom elektrische auto's wordt met aandacht gevolgd. Mensen kijken naar het nieuws en naar talkshows op televisie. Als het onderwerp elektrische auto's hierin voorbijkomt wordt dit vaak onthouden. Denk bijvoorbeeld aan het recente nieuws over de invoerrechten op elektrische auto's. Dit is bij velen bekend en heeft invloed op het beeld van elektrische auto, de Nederlandse en Europese overheid.
- Verhalen over elektrische auto's die verbazen worden eerder onthouden. Mensen horen ook verhalen over elektrische auto's in hun eigen omgeving (van vrienden, familie of collega's). Deze verhalen worden niet altijd gecontroleerd, maar wel onthouden.

Ook heeft de huidige situatie in Nederland invloed op de manier hoe er tegen elektrische auto's aan gekeken wordt.

- Het vertrouwen in de Nederlandse overheid en politiek is laag (onder de mensen in het onderzoek). Dit vertrouwen is met name laag als het gaat om nieuwe maatregelen of plannen over verduurzamen. Mensen ervaren dat doelen telkens teruggedraaid of aangepast worden. Denk hierbij aan het afbouwen van de salderingsregeling (een regeling waardoor mensen geld terugkrijgen voor het de energie die komt uit zonnepanelen) en aan het afbouwen van subsidies vanuit de overheid voor het kopen van een elektrische auto. Dit ervaren mensen als een maatregel die ineens veranderd wordt. Hierdoor weten mensen niet goed waar ze aan toe zijn en ervaren ze nadelen.
  - Het vertrouwen in de manier waarop verduurzaming wordt aangepakt in andere landen is nog lager. Denk bijvoorbeeld aan het neerzetten van laadpalen in Spanje. Volgens mensen gaat dit nog veel langzamer dan in Nederland. Hierbij wordt opgemerkt dat, als iedereen elektrisch gaat rijden, er in heel Europa oplossingen voor elektrisch rijden moeten zijn (zoals genoeg laadpalen). Dit lijkt nu nog erg ver weg voor de geïnterviewden.
- Duurzaamheid is niet het enige wat belangrijk is volgens mensen. Dit zien ze ook terug in de politiek. Daar gaat de aandacht namelijk ook uit naar andere onderwerpen. Ook volgens mensen zijn er veel meer problemen in Nederland. Die andere problemen moeten eerder aandacht krijgen dan verduurzaming. Denk hierbij aan problemen zoals het tekort aan huizen en het aantal mensen dat vanuit het buitenland naar Nederland wil komen.

*“We moeten ons niet blindstaren op duurzaamheid, er zijn meer problemen in Nederland.”*

### **Drempels van elektrisch rijden**

In het onderzoek is elektrisch rijden in de toekomst besproken. Hieruit zijn drempels naar voren gekomen die nu beleefd worden rondom elektrisch rijden en drempels die verwacht worden in de toekomst.

Het is over het algemeen lastig voor mensen om naar de toekomst te kijken. Dit is al helemaal lastig als de toekomst er anders uit ziet dan de wereld van nu. Het is ook lastig om over grote veranderingen heen te kijken. De oplossingen die er zijn om iedereen elektrisch te laten rijden zijn voor mensen in de samenleving ook groots en hebben gevolgen voor het eigen leven. Dit zorgt ervoor dat mensen drempels opwerpen om zich tegen deze verandering te verzetten.

Daarnaast hebben mensen het gevoel dat er vanuit de overheid wordt verteld wat ze moeten doen. Hierdoor lijkt het elektrisch rijden geen keuze, maar iets wat je moet doen voor bepaalde jaartallen. Dit zorgt voor weerstand bij mensen, omdat dit het gevoel van autonomie (dat je zelf kan bepalen wat je doet) wegneemt. Vervolgens horen of lezen mensen informatie over elektrisch rijden minder goed.

Ook zijn er nog wat specifieke drempels als het gaat om elektrisch rijden. De beperkte actieradius (hoe ver je kan rijden met een volle accu) van elektrische auto's wordt gezien als een groot nadeel.

- Mensen laten weten dat ze minder ver kunnen rijden met een volle accu van een elektrische auto dan met een volle tank van een auto met een verbrandingsmotor. Daarnaast duurt het opladen van een accu langer, in vergelijking met tanken.
- Hierdoor is het gevoel van vrijheid bij een elektrische auto minder dan bij een auto met een verbrandingsmotor. Dit staat recht tegenover de belangrijkste reden om een eigen auto hebben, namelijk: op ieder moment overal heen kunnen wanneer je dat wil.

Er zijn nog meer zorgen over de accu's van elektrische auto's:

- Het idee leeft dat de accu's na verloop van tijd slechter worden. Dit houdt in dat je met een oudere auto steeds minder ver kan rijden met een volle accu. Doordat de accu het duurste onderdeel is van een elektrische auto maken mensen zich zorgen over de hoge kosten die komen kijken bij het vervangen van een accu.
  - Hierdoor zijn tweedehands elektrische auto's naar verwachting ook minder lang bruikbaar dan tweedehandsauto's met een verbrandingsmotor. Dit heeft invloed op de hoogte van het bedrag dat je krijgt voor een tweedehands elektrische auto.

*“De accu in een elektrische auto wordt ook steeds slechter. Je komt steeds minder ver als die ouder wordt. Daardoor krijg je ook veel minder voor jouw auto zodra je die inruilt.”*

- Op het moment dat er een aantal jaren garantie is op een accu denken mensen dat de accu goed zal werken voor de duur van de garantie, maar daarna (mogelijk) snel minder goed gaat werken.
  - Het is ook onbekend wat er gebeurt met alle accu's die uit elektrische auto's komen en niet meer gebruikt (kunnen) worden. Mensen denken dat accu's maar voor een heel klein deel opnieuw gebruikt kunnen worden. Het deel wat niet meer gebruikt kan worden is dan afval. Dit afval is volgens mensen schadelijk voor het milieu.
- Ook zijn er zorgen over de gevolgen van het maken van nieuwe accu's voor het klimaat en het milieu. Mensen hebben het idee dat het maken van nieuwe accu's veel energie kost en dus zorgt voor uitstoot van CO<sub>2</sub>. Ook zijn er voor het maken van nieuwe accu's stoffen nodig die lastig uit de grond te halen zijn en die slecht zijn voor het milieu. Hierdoor twijfelen mensen of elektrische auto's onderaan de streep wel beter zijn voor het klimaat en het milieu dan auto's met een verbrandingsmotor.
- Mensen hebben ook gehoord van anderen en in de media gehoord dat accu's brandgevaarlijk zijn.
  - Ook zijn er zorgen over het blussen van accu's kortsluiting, omdat blussen met water geen oplossing biedt.

*“Ik heb gehoord dat je sommige parkeergarages niet meer in mag met een elektrische auto, omdat ze bang zijn dat er een accu in de fik vliegt.”*

Het Nederlandse elektriciteitsnet kan het in de beleving niet aan om alle auto's op te laden en dit maakt de verandering naar elektrisch rijden erg lastig.

- De huidige staat van het elektriciteitsnet is een onderwerp dat vaak terugkomt in het nieuws. In het nieuws wordt er besproken dat het elektriciteitsnet overbelast is en dat er daardoor geen nieuwe bedrijven of woonwijken gebouwd kunnen worden. Mensen krijgen dit nieuws natuurlijk ook mee en hierdoor ontstaat het beeld dat de staat van elektriciteitsnet in Nederland slecht is.
- Hierdoor is het niet logisch dat er de komende jaren veel meer laadpunten voor elektrische auto's geplaatst kunnen worden, omdat er voor het opladen van elektrische auto's veel elektriciteit nodig is. Het doel om iedereen in Nederland elektrisch te laten rijden lijkt daardoor ver weg of zelfs onhaalbaar.

*“We horen alleen maar dat het elektriciteitsnet vol is. We kunnen niet eens nieuwe woningen bouwen en dan zouden we wel allemaal laadpalen bij kunnen bouwen. Ik geloof er niks van.”*

Er is veel onzekerheid als het gaat om verduurzaming en dus ook over elektrische auto's.

- Het beleid van de overheid op het gebied van duurzaamheid wisselt vaak in de beleving van mensen. Het beleid rondom salderen (geld krijgen voor het teruggeven van energie van) van zonnepanelen is hier een voorbeeld van dat vaak genoemd wordt. Het voelt oneerlijk dat mensen daar nu geen gebruik meer van zouden kunnen maken en hierdoor weten mensen niet goed waar ze aan toe zijn. Het wordt daardoor lastig om keuzes te maken voor de toekomst.
  - *Nota Bene* Dat het hierbij gaat om maatregelen om bepaalde duurzame aankopen in het begin aan te moedigen is niet bekend.

Het zwaardere gewicht van elektrische auto's is ook een bron van zorgen.

- Door het zwaardere gewicht van elektrisch auto's slijt het asfalt sneller volgens mensen. Het is bekend dat de staat van de wegen op sommige plekken slecht is. Als er meer elektrische auto's komen wordt verwacht dat dit nog sneller achteruit gaat.
- Mensen weten dat de wegenbelasting voor elektrische auto's wordt aangepast. Ook is het bekend dat elektrische auto's een stuk zwaarder zijn (in vergelijking met auto's met een verbrandingsmotor). Dit betekent dat de wegenbelasting voor elektrische auto's een stuk duurder wordt.

Maar de grootste drempel om niet elektrisch te rijden is geld. Elektrische auto's zijn op dit moment nog duurder om te kopen dan auto's met een verbrandingsmotor. Daarom is er veel geld nodig en dit geld hebben mensen niet altijd, of ze zijn niet bereid om het uit te geven aan een elektrische auto. In combinatie met de genoemde zorgen rondom elektrische auto's durven mensen deze grote investering niet te doen.

## Redenen om wel elektrisch te rijden

Ook is er een aantal redenen die genoemd worden om wel elektrisch te rijden.

- Mensen geven soms duurzaamheid op als reden om elektrisch te rijden. Het wordt vaak gezien als beter voor de wereld en het klimaat. Er wordt dus gedacht aan de omgeving (een betere natuur en klimaat) en niet zozeer aan een direct voordeel voor mensen zelf.
  - Hierbij moet opgemerkt worden dat er ook twijfels zijn over de impact van elektrisch rijden op het klimaat.
- In de toekomst is het mogelijk om energie op te slaan in de accu's van elektrische auto's. Dit kan handig zijn op momenten dat er te veel energie is (uit wind of uit de zon) en deze op dat moment niet gebruikt kan worden. Deze energie kan op een later moment gebruikt worden door deze uit de accu's van elektrische auto's te halen.
- Rijden in een elektrische auto is, per kilometer, goedkoper dan rijden met een auto met een verbrandingsmotor. Dit komt (nu nog) door de lagere wegenbelasting, doordat elektriciteit goedkoper is dan benzine, minder kosten voor onderhoud, etc.

## Teksten

Tijdens het onderzoek zijn er verschillende teksten voorgelegd over de toekomst van elektrisch rijden. Eerst werd een algemene tekst voorgelegd. Daarna volgden in wisselende volgorde teksten met een bepaalde focus (financieel voordeel, eigen tempo, betere luchtkwaliteit en duurzaamheid), Deze teksten zijn bedoeld om het gesprek over elektrisch rijden op gang te brengen.

### Algemene tekst

*Elektrisch rijden moet voor iedereen haalbaar en betaalbaar worden, maar dat kost tijd. Iedereen kan op eigen tempo de overstap maken. Het doel is dat we uiteindelijk allemaal schoner, zonder uitstoot rijden. Op een comfortabele, snelle en veilige manier.*

*Om de uitstoot door uitlaatgassen in Nederland te verminderen, is het de bedoeling dat alle nieuw verkochte personenauto's elektrisch zijn in 2030. En dat in 2050 alle auto's in ons land elektrisch zijn. De overstap naar elektrisch rijden is nú gaande. Het gaat niet alleen om elektrische auto's, maar ook om voldoende laadpunten en meer vermogen op het stroomnet. Vanuit de overheid helpen we om de overstap naar elektrisch rijden mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door een financiële vergoeding bij de aankoop van een tweedehands elektrische auto. Daarnaast zorgt de overheid ervoor dat er in Nederland en in heel Europa voldoende laadpunten zijn. Zodat je met je elektrische auto ook gemakkelijk buiten Nederland kunt reizen.*

In de algemene tekst is een aantal elementen dat, zonder dat de tekst gelezen is, ook al wordt genoemd door mensen zelf. Dat deze elementen ook genoemd worden in de tekst is positief.

- Dat er in de tekst aandacht wordt besteed aan het zorgen voor voldoende laadpunten en meer vermogen op het stroomnet, is positief. Na het lezen van de tekst is het nog niet duidelijk hoe hiervoor gezorgd gaat worden. Daarom zitten mensen na het lezen van de tekst nog met vragen en zijn mensen er niet van overtuigd dat dit de overheid ook gaat lukken.
- De eerste alinea van de tekst toont begrip doordat het laat zien dat mensen in eigen tempo mee kunnen in de overstap. Benoemen dat elektrisch rijden voor iedereen betaalbaar moet worden straalt uit dat er begrip is voor de situatie van mensen.
- Dat niet alleen Nederland voor deze opgave staat, maar dat dit een opgave is in heel Europa wordt ook herkend. Ook hiervoor geldt dat het niet duidelijk is hoe ervoor gezorgd wordt dat er in heel Europa voldoende laadplekken zijn. In de beleving van mensen lopen landen als Frankrijk en Spanje achter op Nederland. Ook in deze landen zullen genoeg laadplekken moeten zijn om ervoor te zorgen dat mensen elektrisch gaan rijden. Anders kunnen mensen niet op vakantie met hun elektrische auto naar deze landen.

Sommige mensen zien deze tekst als een tekst die de toekomst op een overtuigende manier beschrijft.

- Mensen die op dit moment al een hybride auto hebben en mensen die positief tegenover verduurzaming staan geloven dat de tekst beschrijft welke kant we in de toekomst naartoe gaan.

Het voelt in de tekst alsof elektrisch rijden wordt opgedrongen.

- De toon in de tekst wordt niet als positief ervaren. De tekst legt uit waarom het goed is om elektrisch te rijden, maar de tekst legt niet uit op welke manier dit mogelijk wordt gemaakt voor iedereen. Het voelt daardoor alsof het verhaal van één kant wordt bekeken.

*“Het is alsof je in 2030 echt iets niet meer mag. Het is zo verplicht allemaal.”*

- Door het noemen van de jaartallen hebben mensen het idee dat ze in 2030 en 2050 iets móéten doen en sommige dingen niet meer mogen doen. In de tekst wordt niet uitgelegd waarom deze jaartallen haalbaar zouden moeten zijn en hoe we daar komen. Het rijden in een elektrische auto is dan geen keuze, maar een regel.

#### *Financieel voordeel*

*Elektrisch rijden is per kilometer in veel gevallen al goedkoper dan rijden in een brandstofauto. Dit komt doordat de onderhoudskosten lager zijn voor een elektrische auto en de benodigde elektriciteit per kilometer goedkoper is dan benzine. Hoewel thuisladen het voordeligst is, zijn er steeds meer openbare laadpalen te vinden. Door slim gebruik te maken van deze laadpalen, bijvoorbeeld tijdens het boodschappen doen of werken, kun je toch profiteren van de lagere energiekosten en het milieuvriendelijke karakter van een elektrische auto. Daarnaast bieden sommige werkgevers de mogelijkheid om op de parkeerplaats van het werk te laden.*

De tekst komt over alsof het alleen de positieve kanten van elektrisch rijden vertelt.

- Het is bekend dat elektrisch rijden per kilometer goedkoper is dan rijden in een auto met een verbrandingsmotor. Dit is daarom niets nieuws en hier worden geen vragen over gesteld.
- Eén van de belangrijkste drempels om niet elektrisch te rijden is de aanschafprijs van elektrische auto's. Dit wordt niet meegenomen in de tekst over het financiële voordeel van elektrisch rijden. De tekst komt daardoor over alsof het maar een kan van het verhaal vertelt. Hierdoor krijgen mensen snel wantrouwen over het doel van de tekst.
- Het is ook bekend dat de elektrische auto onderweg en tijdens het boodschappen doen opgeladen kan worden. Mensen in de samenleving denken dat deze manier van opladen duur is. Aan de hogere kosten van onderweg opladen wordt geen aandacht besteed. Ook dit zorgt voor weinig vertrouwen in het doel van de tekst.

*“Het is wel een mooi verkooppraatje, want het is een stuk duurder om onderweg op te laden. Daar gaan ze wel makkelijk aan voorbij.”*

### *Eigen tempo*

*Alle nieuw verkochte auto's moeten in 2030 elektrisch zijn, maar niet iedereen zal in 2030 al elektrisch rijden. Niet iedereen heeft dezelfde mogelijkheden en daarom kan iedereen op eigen tempo mee. De nieuw verkochte elektrische auto's worden enkele jaren later tweedehands elektrische auto's. En doordat het aanbod van elektrische auto's steeds groter wordt, dalen de prijzen. Zodat uiteindelijk alle automobilisten in 2050 elektrisch kunnen rijden. Dus rij je nu in een tweedehands diesel of benzineauto, dan kun je daar voorlopig gewoon in blijven rijden. Het is de verwachting dat de komende vijfentwintig jaar er voor alle soorten auto's betaalbare elektrische auto's op de markt zullen komen. Voor zowel nieuw als gebruikt, groot en klein.*

De tekst wordt als positief ervaren.

- In de tekst wordt mensen in de samenleving uitgelegd waarom de jaartallen 2030 en 2050 belangrijk zijn in het kader van elektrisch rijden. Na de uitleg van de jaartallen weten mensen dat de jaartallen niet op dit moment al impact hebben op hun eigen leven. Dit komt ook doordat de tekst direct duidelijk maakt dat mensen voorlopig nog in hun eigen auto kunnen rijden.
- Ook worden mensen meegenomen in de ontwikkelingen van de komende jaren in de tekst. Deze uitleg neemt een hoop onzekerheid en weerstand weg.
- Hierdoor hebben mensen het gevoel dat er een eigen keuze is als het gaat om elektrisch rijden. Dit komt doordat er een keuze wordt gegeven in de tekst. Mensen mogen zelf beslissen wanneer ze actie ondernemen. Daardoor hebben mensen niet het idee dat ze door de overheid gedwongen worden om (snel) een keuze te maken of dat ze gedwongen hoge kosten moeten maken.

*“Dit klinkt veel positiever. Iedereen die wil kan meedoen, maar alleen als je zelf wilt.”*

- Door het bovenstaande voelt de tekst eerder als een kans voor mensen dan iets wat opgedrongen wordt. Met name mensen met een lager inkomen hebben het gevoel dat er een kans ligt om in de toekomst ook elektrisch te rijden. Dat gevoel hebben mensen met een lager inkomen voor het lezen van de tekst niet, of in mindere mate.



## Betere luchtkwaliteit

*Vooral bij woongebieden in steden en langs drukke wegen is de luchtkwaliteit vaak slecht. Een elektrische auto heeft geen uitstoot uit zijn uitlaat, en draagt dus bij aan schonere lucht. Dit is niet alleen fijn voor mensen met astma of COPD. Het is beter voor de gezondheid van ons allemaal. Want het betekent betere luchtkwaliteit in onze woonwijken, op onze schoolpleinen en in onze steden. Daarnaast zijn elektrische auto's bij lage snelheden stiller dan benzine- of dieselauto's. En zorgen dus ook voor een rustigere leefomgeving door minder geluidsoverlast.*

Er wordt positief gereageerd op de tekst over luchtkwaliteit.

- Dat de luchtkwaliteit verbetert als er meer elektrische auto's rijden is positief. Dit is ook een voordeel waar niet iedereen direct aan denkt als het gaat over elektrische auto's.

*“Het klopt wel dat elektrische auto's beter zijn voor de luchtkwaliteit. Ik had daar niet zo aan gedacht, maar het is natuurlijk wel zo.”*

- Dat de luchtkwaliteit niet altijd goed is merken mensen zelf ook. Mensen die in stedelijk gebied wonen, maar ook mensen die daarbuiten wonen, merken dat de kwaliteit van de lucht soms slecht is. Dat merken ze bijvoorbeeld als ze de hun huis schoonmaken. Ook mensen die longklachten hebben merken dat de kwaliteit van de lucht soms slecht is. Het is positief dat dit wordt genoemd in de tekst.
- Doordat mensen zelf te maken hebben met een goede of slechte kwaliteit van de lucht komt de tekst dichtbij. Mensen kunnen zich een voorstelling maken wat het betekent als de kwaliteit van de lucht verbetert door meer elektrische auto's.

Ook bij de tekst over de kwaliteit van de lucht hebben sommige mensen het idee dat er alleen een deel van het verhaal wordt verteld.

- De kwaliteit van de lucht wordt niet alleen bepaald door elektrische auto's, maar ook door de industrie. Mensen hebben het idee dat andere onderdelen meer invloed hebben op de kwaliteit van de lucht, denk aan fabrieken en de luchtvaart. Doordat de tekst alleen over auto's gaat denken mensen dat niet het hele verhaal wordt verteld.

## Duurzaamheid

*Elektrisch rijden helpt het klimaat en de natuur omdat elektrische auto's geen uitlaatgassen uitstoten. Hierdoor komt er minder CO2 in de lucht. Dat helpt de opwarming van de aarde tegen te gaan. Ook wordt er bij de productie van elektrische auto's steeds meer gebruik gemaakt van duurzame materialen en worden grondstoffen uit batterijen opnieuw gebruikt. Dit draagt bij aan de overgang naar een duurzamer gebruik van grondstoffen, waardoor we minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen die aan het opraken zijn, zoals olie.*

Het is positief dat er door elektrische auto's minder CO2 in de lucht komt.

- Dat er door elektrisch rijden geen broeikasgassen in de lucht komen is bekend en dit wordt ook gezien als een maatschappelijk voordeel (het is beter voor ons allemaal als iedereen elektrisch rijdt).
- Het is ook positief dat er wordt gewerkt met duurzame(re) materialen. Dit is vrijwel bij niemand bekend.
- Het is niet duidelijk hoeveel ieder persoon zelf bijdraagt aan de opwarming van de aarde. Ook is het niet duidelijk hoeveel het helpt om zelf maatregelen (zoals elektrisch rijden) te nemen. Daardoor voelt het alsof de eigen invloed heel klein is.

Ook bij de tekst over duurzaamheid hebben mensen in de samenleving het gevoel dat de tekst één kant van het verhaal vertelt.

- Zoals eerder beschreven hebben mensen vragen over de gevolgen voor het milieu en het klimaat van het maken van accu's. Er wordt gedacht dat het maken van accu's erg schadelijk is voor het milieu en het klimaat. Doordat hier niets in de tekst over wordt gezegd, verwachten mensen dat de tekst alleen over de positieve onderdelen van elektrisch rijden gaat.
- Daarnaast laten mensen weten dat de accu's die in elektrische auto's worden gebruikt helemaal niet, of maar voor een klein deel, opnieuw gebruikt kunnen worden. Ook hierover wordt niets in de tekst gezegd.
- Na het lezen van de tekst zijn er ook opmerkingen over andere (grote) vervuilers. In de beleving van mensen kan Nederland, als het heel veel moeite doet, een heel kleine bijdrage leveren aan minder opwarming van de aarde. Volgens mensen zijn er landen die veel meer bijdragen aan de opwarming van de aarde, zoals China en India. Alleen als deze landen verduurzamen zal er echt iets veranderen.

## Bijlage - Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek moest antwoord geven op de volgende deelvragen:

- Persoonlijke beleving: wat leeft er bij mensen die (nog) geen elektrische auto kunnen of willen kopen?
- Maatschappelijke context: hoe denken mensen over de elektrische auto, en welke ideeën hebben ze hierover? Hoe mensen de relatie zien tussen de elektrische auto en toekomstig vervoer, duurzaamheid en het (politieke) beleid.
- Drijfveren: wat zijn de redenen of voordelen om een elektrische auto te rijden, en hoe belangrijk zijn die?
- Drempels: welke belemmeringen zijn er, welke nadelen zien mensen? Mogelijke aannames, misverstanden, zorgen, informatiebehoefte en de rol van de overheid met betrekking tot informatie, voorzieningen en beleid rond elektrische auto's.
- Taal: hoe praat men over een elektrische auto, welke taal en woorden worden er gebruikt?
- Toon: welke emoties/ gevoelens leven er met betrekking tot de elektrische auto?

### Output onderzoek

- Inzicht in hoe het Nederlandse publiek praat, voelt en denkt over de elektrische auto: de beleving van de elektrische auto.
- Inzicht in hoe de overheid de Nederlander die (nog) geen elektrische auto kan of wil aanschaffen verder kan helpen, in communicatie en zo mogelijk beleid.

### Methode en procedure

Het kwalitatieve onderzoek is uitgevoerd aan de hand van focusgroepen, individuele interviews en duo-interviews. Uitgevoerd op donderdag 3 oktober bij InView in Amersfoort en woensdag 9 oktober 2024 op het kantoor van MARE in Amsterdam via videobellen (Microsoft Teams).

Betrokkenen van het ministerie van IenW hebben meegekeken met het onderzoek.

### Stimulusmateriaal

Tijdens het onderzoek zijn vijf teksten van het ministerie van IenW voorgelegd aan de respondenten. Deze teksten zijn in het rapport opgenomen.

De verschillende teksten zijn alternerend (om en om) voorgelegd, om een volgorde-effect te voorkomen.

## Respondenten

In totaal zijn 30 (+ 6 reserve) respondenten geworven.

*Voor allen geldt:*

- Algemeen Nederlands publiek (18+ jaar)
- In het bezit van een rijbewijs
- Niet in het bezit van een (volledig) elektrische auto: de aanschaf van een elektrische auto is (nog) niet mogelijk of willen dit (nog) niet
- Hybride auto's (met én zonder stekker) worden expliciet wel in het onderzoek betrokken aangezien zij beide 'werelden' verenigen en zowel voor- als nadelen (drivers én barriers) kunnen benoemen
- Hebben geen leaseauto
- Staan niet afwijzend tegenover het gebruik en bezit van auto's/ hebben geen extreme mening over duurzaamheid en/of duurzame mobiliteit
- Werken niet in/ hebben geen achtergrond in onderzoek, journalistiek of reclame-/campagnestrategie, (in een beleidsfunctie) voor de overheid of in de autosector
- Hebben geen extreemrechtse of extreem linkse houding

*Met een spreiding op:*

- Inkomen (→ gezinsinkomen):
  - Laag, < modaal (minder dan €42.000)
  - Midden, modaal (€42.000 – €63.000)
  - Hoog, 1,5 - 2 x modaal (vanaf €64.000)
- Leeftijd (18-75 jaar, vanwege medische keuring voor de RDW vanaf die leeftijd)
- Geslacht
- Woonplaats: stedelijk en sub-urbaan (aan de randen van stedelijk gebied)
- Politieke voorkeur: 'links – midden - rechts' (zelf aangeven aan de hand van het laatste stemgedrag)
- Type woning: appartement, rijtjeshuis, twee-onder-een-kap of vrijstaande woning

De respondenten die hebben deelgenomen aan dit onderzoek, zijn geworven door een in marktonderzoek gespecialiseerd selectiebureau onder verantwoordelijkheid van MARE. Respondenten waren niet op de hoogte van het onderwerp van het onderzoek of de opdrachtgever van het onderzoek, maar waren uitgenodigd om na te denken over de toekomst van Nederland. Voor deelname aan dit onderzoek hebben zij een passende (financiële) vergoeding ontvangen.



Transformatorweg 74 • 1014 AK Amsterdam  
t +31 (0)20-6705020  
[www.mare.amsterdam](http://www.mare.amsterdam)  
[www.anticipate.amsterdam](http://www.anticipate.amsterdam)