

Opzet onderzoek

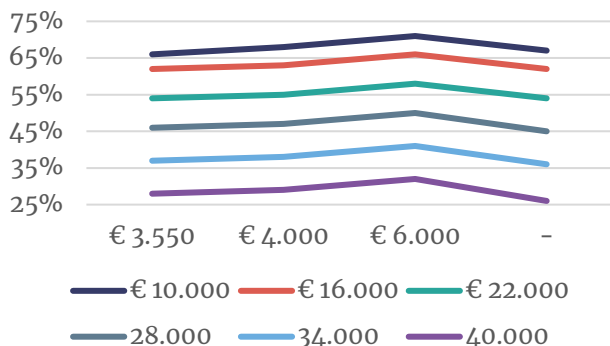
I&O Research onderzocht in opdracht van Natuur & Milieu de rol die financiële stimulering en standvastig beleid speelt bij de aanschaf van een elektrische auto. In dit factsheet staan de belangrijkste onderzoeksuitkomsten. Data is verzameld middels vragenlijsten en een keuze experiment. De 2.166 bevroegde respondenten zijn afkomstig uit het I&O Research Panel en zijn Nederlanders van 18 jaar en ouder, in het bezit van een rijbewijs B/BE. De gewogen data zijn representatief voor deze doelgroep op de kenmerken leeftijd en geslacht.

Keuzes

Nederlanders kiezen een auto vooral met hun portemonnee, de huidige vrijstelling en subsidies spelen hierbij een kleine rol.

De keuze voor een auto wordt vooral gebaseerd op de aanschafprijs gevolgd door de actieradius. Figuur 1 laat zien dat een elektrische auto met een prijs van € 10.000,- en een subsidie van €3.350,- in 66% van de keuzes wordt gekozen¹. Het effect van subsidie verhogingen laat zich ook zien. Bij een subsidie van € 6.000,- wordt in 66% van de keuzes gekozen voor een auto met een aanschafprijs van € 16.000,-.

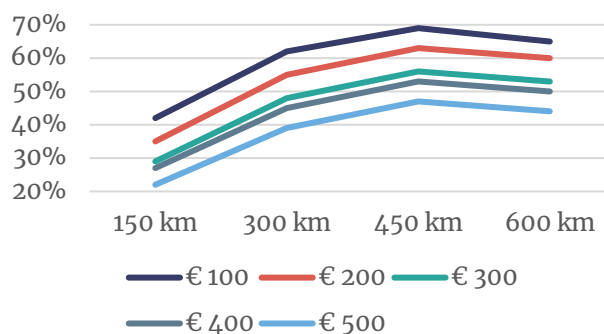
Figuur 1 – Effect van subsidie en aanschafkosten op keuzeaandeel



Vooraf wanneer er keuze is uit twee elektrische auto's is de actieradius belangrijk.

Figuur 2 laat zien dat een hogere actieradius ervoor zorgt dat een auto vaker gekozen wordt. Bij een actieradius van meer dan 450km wordt de auto minder vaak gekozen.

Figuur 2 – Effect van actieradius en maandelijkse kosten op keuzeaandeel



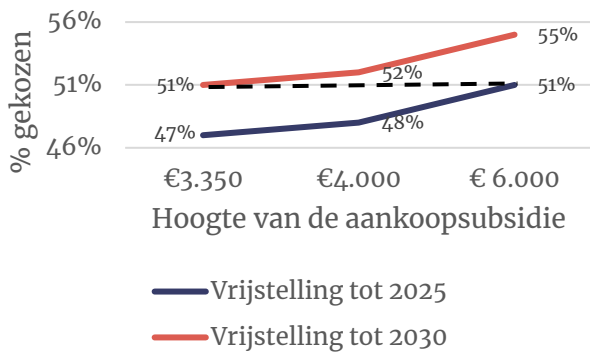
Subsidies op de aanschaf en vrijstellingen van motorrijtuigenbelasting (MRB) zijn minder belangrijk bij de keuze voor een auto. Bij een keuze tussen een benzine en een elektrische auto is de hoogte van de subsidie belangrijker dan de vrijstelling MRB. Bij een keuze tussen twee elektrische auto's is dat niet zo. De vrijstelling MRB is dan belangrijker.

Om een elektrische auto net zo aantrekkelijk te maken als een vrijstelling tot 2030, moet het subsidiebedrag € 6.000,- zijn. Figuur 2 laat zien dat beide mogelijkheden uitkomen op een keuzeaandeel van 51%.

¹ Als een auto een prijs heeft van € 10.000, kiest 68% standaard voor deze optie ongeacht de andere kenmerken van de auto.



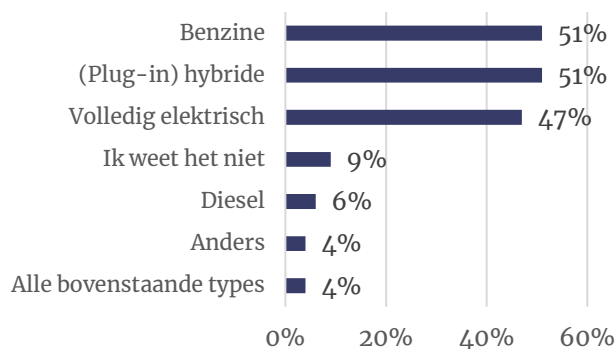
Figuur 3 - effect van subsidie en vrijstelling op keuzeaandeel



Aanschaf

Volledig elektrische auto interessant alternatief voor bijna de helft van de Nederlanders². Bijna de helft van de Nederlanders (47%) neemt een elektrische auto mee in zijn overweging bij de aanschaf van een nieuwe auto.

Figuur 4 – Voor mijn volgende auto neem ik dit type auto mee in mijn overweging (meerdere antwoorden mogelijk)



In verhouding zijn het vaker mensen met een hoger inkomen die een elektrische auto overwegen. Ook zijn het vaker mensen die nieuwe auto's kopen in plaats van tweedehandsauto's en mensen die bovengemiddeld veel kilometers per jaar rijden. Nederlanders die momenteel al in het bezit zijn van een benzineauto overwegen minder vaak om in de toekomst een elektrische auto aan te schaffen dan mensen die in bezit zijn van een hybride-auto of een elektrische auto.

De meest genoemde reden waarom men een elektrische auto overweegt is vanuit milieu-

overtuigingen. Bijna vier op de tien mensen (37%) die een elektrische auto overwegen bij de aanschaf van een nieuwe auto noemen dit argument. Een op de drie (33%) noemt dat een elektrische auto goedkoper is in gebruik.

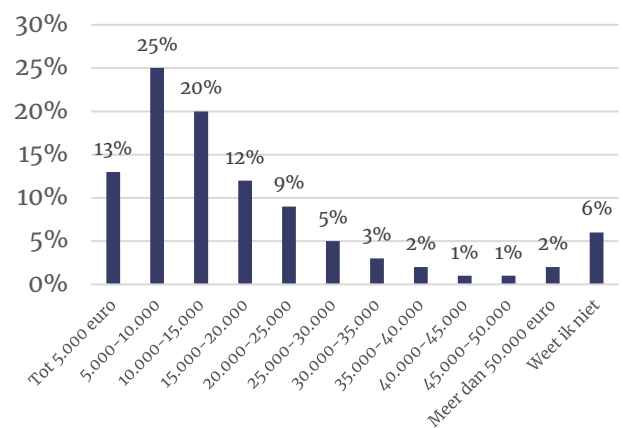
Uitgave

Voor meer dan de helft van de Nederlanders is een elektrische auto pas interessant als deze minder dan € 15.000,- kost.

Meer dan de helft van de Nederlanders wil bij de aanschaf van een auto niet meer dan 15.000 euro kwijt zijn. Een op de tien Nederlanders is bereid meer dan 30.000 euro uit te geven.

Mensen die bovengemiddeld veel kilometers rijden en een hoger inkomen hebben, zijn vaker bereid om meer geld uit te geven aan een auto.

Figuur 5 – Hoeveel euro bent u bereid maximaal uit te geven wanneer u een auto koopt?



Twee op de drie wil meer geld betalen voor een elektrische auto die in kosten per maand lager is dan een benzineauto.

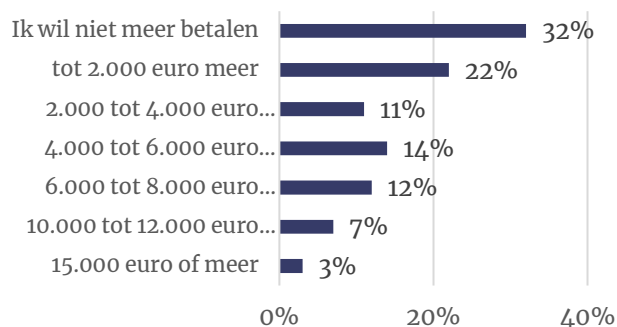
Momenteel zijn elektrische auto's duurder in aanschaf, maar goedkoper in gebruik dan een vergelijkbare benzineauto. De grootste groep Nederlanders (67%) is bereid om meer te betalen voor een auto die zich op termijn terugbetaalt, maar een op de drie Nederlanders (33%) is niet bereid meer geld te betalen voor een elektrische auto. Voor een derde van de Nederlanders (32%) mag een elektrische auto € 2.000,- tot € 4.000,- meer kosten dan een vergelijkbare benzine auto. De overige groep (36%) is bereid meer dan €

² Nederlanders zijn Nederlanders die in het bezit zijn van een rijbewijs B/BE



4.000,- te betalen, voor een op de tien (10%) mag de elektrische variant zelfs € 10.000,- meer mag kosten. Met de huidige subsidie van € 3.350,- euro op een elektrische auto, is een aanzienlijke groep te bedienen.

Figuur 6 – Hoeveel bent u bereid (meer) te betalen voor een elektrische auto?



De meerderheid van de Nederlanders (74%) wil niet meer dan 300 euro in de maand betalen aan de maandelijkse kosten van een auto. De meeste Nederlanders willen lage maandelijkse kosten, al is dus niet iedereen bereid om daarin te investeren.

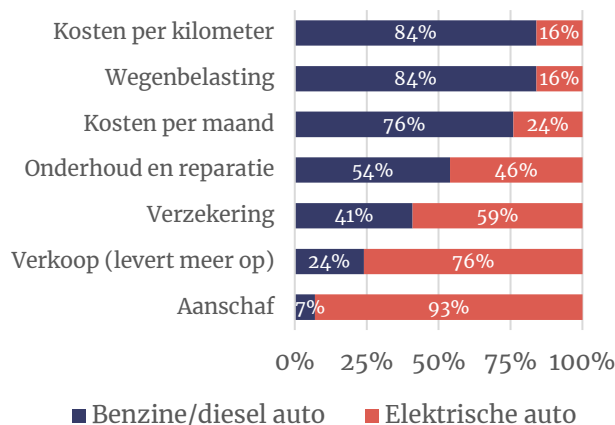
Total cost of ownership (TCO)³

Ruim de helft van de Nederlanders zegt goed tot uitstekend op de hoogte te zijn van de kosten van autobezit.

Nederlanders zijn beter op de hoogte van duurdere aanschafprijzen dan lagere gebruikskosten van een elektrische auto.

Nederlanders zijn in grote mate op de hoogte dat een elektrische auto in aanschaf duurder is dan een benzineauto en dat bij verkoop een elektrische auto meer opbrengt. Ook weten ze dat de wegenbelasting voor de elektrische auto lager is en de kosten per kilometer en per maand lager zijn. Men is minder op de hoogte dat onderhoud en reparatie van elektrische auto goedkoper is en dat een verzekering meer kan kosten. Opvallend is dat negen van de tien Nederlanders (93%) weten dat de elektrische auto duurder is in aanschaf maar een kleinere groep (84%) weet dat hij goedkoper is in gebruik.

Figuur 7 - Welke variant is volgens u duurder op de volgende punten?



Mensen die aangeven dat de volgende auto een elektrische auto wordt, zijn beter op de hoogte van de TCO van de elektrische auto ten opzichte van mensen die geen elektrische auto in overweging nemen.

Subsidies en bekendheid

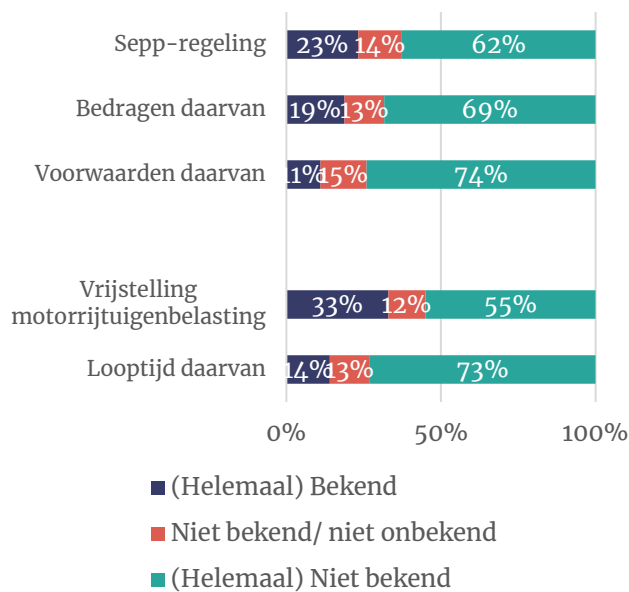
Meer dan de helft van de Nederlanders is niet op de hoogte van aanschafsubsidies en vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's.

De Nederlandse overheid heeft een aantal financiële stimuleringen opgesteld die het aantrekkelijker moeten maken om een elektrische auto aan te schaffen. De aanschafsubsidie voor elektrische auto's (SEPP) subsidieert een deel van de aanschaf van een nieuwe of tweedehandse elektrische auto. Ook geldt er een vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting op elektrische auto's tot 2025. Nederlanders zijn echter in kleine mate bekend met deze regelingen, al kennen meer mensen de vrijstelling dan de sepp-regeling.

³ TCO: totale autokosten excl. brandstof.



Figuur 8 – In welke mate bent u bekend met...



Mensen die geen zicht hebben op het aantal kilometers dat ze per jaar rijden zijn doorgaans minder op de hoogte van de sepp-regeling en de motorrijtuigenbelasting.

De helft van de Nederlanders die een elektrische auto wil als volgende auto heeft niet gehoord van de SEPP-regeling.

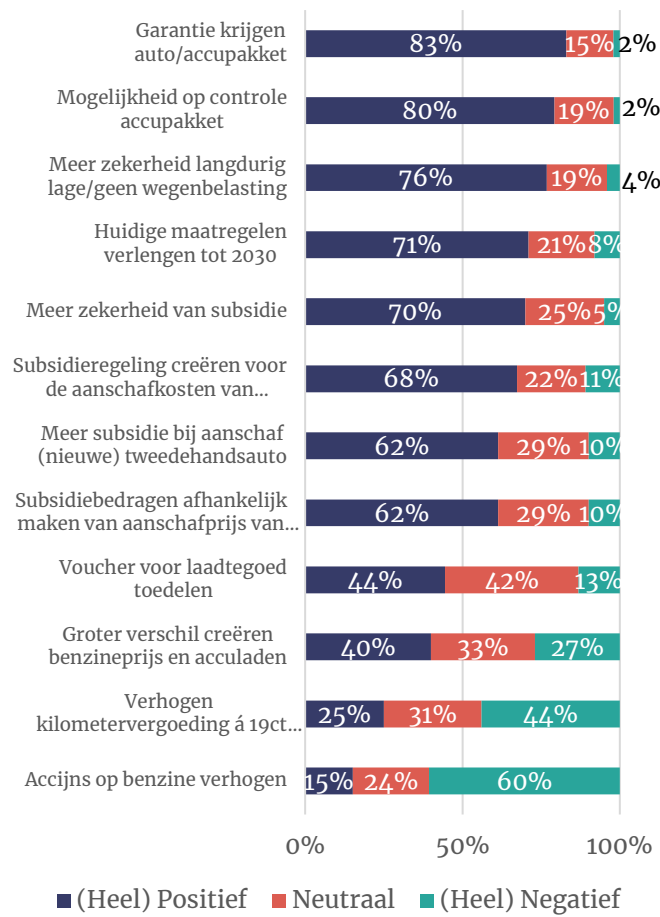
Nederlanders die aangeven enkel een elektrische auto te overwegen voor hun toekomstige auto's zijn in verhouding beter op de hoogte van de regeling dan zij die geen elektrische auto overwegen. Echter is de helft van de groep mensen die zeker weet dat ze een elektrische auto nemen ook niet op de hoogte van de regelingen. Dit betekent dat er ook onder de mensen die wel een elektrische auto overwegen nog veel te winnen is.

Houding t.a.v. nieuwe maatregelen

Nederlanders vinden garantie op elektrische auto's belangrijker dan subsidies op de aanschafprijs.

Om Nederlanders te stimuleren over te stappen op een elektrische auto zijn verschillende maatregelen te nemen. Alle Nederlanders staan het meest positief tegenover het krijgen van een garantie op de elektrische auto of een accupakket van een elektrische auto. Hier zijn geen verschillen zichtbaar tussen bevolkingsgroepen zoals inkomensgroepen of mensen die meer of minder kilometers per jaar rijden.

Figuur 9 – Hoe kijkt u tegen de volgende nieuwe maatregelen aan?



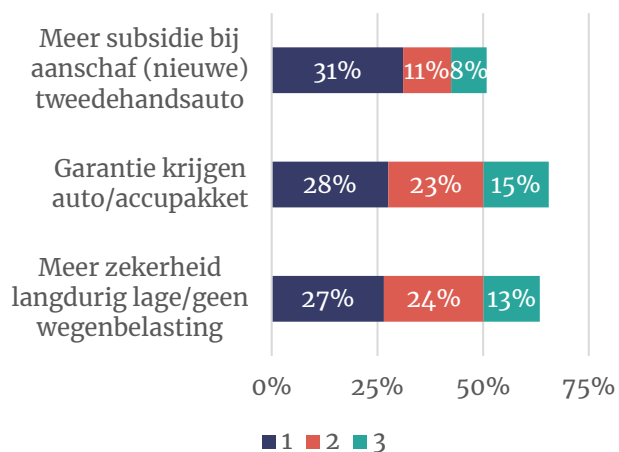
Nederlanders zijn voor het stimuleren van elektrische auto's maar niet door het verhogen van de accijnzen op benzine.

Nederlanders staan in grote mate negatief tegenover het idee om de accijnzen op benzine te verhogen. Dit is ook onafhankelijk van achtergrondkenmerken.

Wanneer Nederlanders een top 3 maken van de gegeven maatregelen staat het garantiepakket op de auto of accu het vaakst in de top 3. Echter wordt het geven van meer subsidie bij de aanschaf van een (nieuwe) tweedehandsauto het vaakst op nummer 1 gezet. Het keuze experiment laat zien dat subsidies minder belangrijk zijn dan een vrijstelling van de MRB, maar er is een kleine groep mensen die juist subsidies erg belangrijk vindt. Mensen die minder geld willen spenderen aan een auto zijn vaker voorstander van het verhogen van de subsidie op een (nieuwe) tweedehandsauto. Mogelijk helpen subsidies, mits bekend bij de doelgroep, Nederlanders die minder willen uitgeven aan een auto over te stappen op een elektrische auto.



Figuur 10 – Kunt u een top drie maken door aan te geven welk van deze maatregelen u het meest positief vindt?



Percentage dat maatregel in top 3 plaatst op plek 1, 2 of 3