



newmotion

A Member of the Shell Group

Rapport gebruikerservaring elektrisch rijden 2020

Inhoud

Inleiding	4
Eigendom en gebruik van een elektrische auto	5
Zakelijk versus privé In de stad versus buiten de stad Automodellen	
Opschalen naar het grote publiek	8
Kostenbesparing als belangrijkste drijfveer Mensen blijven op lange termijn elektrisch rijden Toereikende actieradius voor dagelijks gebruik Verwacht tekort aan laadpunten	
Laadpunten en laadpassen	11
Bestuurders hebben graag een laadpunt in de buurt Gemak van een laadpunt Een portemonnee vol laadpassen EV-bestuurders vragen om transparante prijzen	
Het beheren van een EV-infrastructuur	21
Bedrijfsauto's worden elektrisch De invloed van de sociale omgeving	
Nieuwe rituelen	25
Thuis versus op het werk laden Laadgedrag: verwachtingen versus werkelijkheid	
Slim opladen voor een duurzame toekomst	29
Sneller opladen, betere beschikbaarheid van laadpunten en gebruik van één laadpas Volledig opgeladen accu niet nodig De toekomst van slim opladen	
Methodologie	35

Inleiding

Elektrisch rijden is de onbetwiste toekomst van mobiliteit. De branche bevindt zich momenteel op het kruispunt van mobiliteit en de energietransitie, nu elektrisch rijden in populariteit toeneemt en bezig is met een opmars naar de volgende fase: grootschalig gebruik.

En zoals u in dit rapport kunt lezen, is dat niet zonder reden. Gebruikers van elektrische auto's zijn erg enthousiast over hun overstap naar een elektrisch rijden. De meeste respondenten van onze enquête onder gebruikers van elektrische voertuigen (EV's) verwachten dat ze elektrisch zullen blijven rijden (86 procent) en negen van de tien zouden een elektrische auto aanbevelen aan anderen. Vier van de vijf zijn er trots op om een elektrische auto te besturen.

We zijn goed op weg, maar er is nog veel te doen voordat we de volgende golf van EV-bestuurders kunnen verwelkomen. Bijna de helft van onze respondenten maakt zich zorgen over de beschikbaarheid van laadpunten in de toekomst. 46 procent van de ondervraagde bestuurders zegt dat het aantal openbare laadpunten het enige is dat ze graag verbeterd zouden zien.

37 procent van deze groep denkt zelfs dat dit de belangrijkste drijfveer is voor de grootschalige acceptatie van elektrisch rijden. Slim laden is nodig om de volgende golf EV-bestuurders aan te kunnen.

69 procent van de EV-bestuurders geeft aan bereid te zijn slim op te laden, terwijl slechts 11 procent hier niet toe bereid is.

Een andere opvallende uitkomst is het aantal laadpassen van EV-gebruikers. De EV-gebruiker heeft momenteel gemiddeld 2-3 laadpassen bij zich, en 15 procent van de respondenten heeft 5 of meer passen. 41 procent van de respondenten aan dat het gebruik van één laadpas hun ervaring aanzienlijk zou verbeteren.

EV-bestuurders zijn op zoek naar gebruiksgemak, het is de belangrijkste drijfveer voor het gebruik van de beschikbare laadpunten volgens ons onderzoek.

EV-bestuurders moeten kunnen opladen waar ze parkeren: thuis en op het werk. Oplossingen voor slim laden en complete services bieden het gebruiksgemak waar EV-bestuurders naar op zoek zijn.

Bij NewMotion willen we de drempels voor elektrisch rijden verlagen en de enige manier om dit te doen is door de prijzen transparanter en consistentere te maken, zodat verrassingen achteraf worden voorkomen. Als bedrijf moedigen we roamingssamenwerkingen met alle leveranciers aan. We geloven in interoperabiliteit: het opzetten van een open en transparant netwerk waarin alle partijen gebruikmaken van elkaars diensten. Eén laadpas en transparante prijzen zijn belangrijk om elektrisch rijden uit te breiden naar een breder publiek.

Een openbaar laadnetwerk biedt EV-bestuurders het gemak om hun elektrische auto overal op te laden, wat leidt tot een snellere acceptatie van elektrische auto's in het algemeen. We moeten e-mobiliteit toegankelijker maken en de uitdagingen die daarbij horen gezamenlijk aanpakken. Pas dan kunnen we de veelbelovende toekomst van elektrisch rijden waarmaken.



Sytse Zuidema,
CEO NewMotion

1

Eigendom en gebruik van een elektrische auto



1 Eigendom en gebruik van een elektrische auto

Doordat de verschuiving naar elektrisch rijden snel toeneemt, valt er steeds meer te zeggen over de kenmerken van EV-bestuurders. Bijvoorbeeld over hoe ze hun elektrische auto aanschaffen, waar ze wonen en in welk type auto ze rijden.

In de stad versus buiten de stad

Steden, dorpen en landelijke gebieden: elektrische auto's zijn overal. De meeste bestuurders van een elektrische auto wonen in buitenwijken van steden of in dorpen. 44 procent van de ondervraagden in onze enquête onder EV-bestuurders zou de woonlocatie beschrijven als buitenwijk. 37 procent geeft aan in een stad te wonen, terwijl 19 procent de woonlocatie beschrijft als landelijk.

Volgens de NewMotion-enquête onder elektrische berijders heeft de gemiddelde EV-berijder een eigen parkeerplaats. De meeste bestuurders (80 procent) parkeren hun auto op een oprit, onder een carport of in een garage die van henzelf is.

11 procent parkeert de auto op de openbare weg en 8 procent gebruikt een speciale parkeerplaats in een garage of op een parkeerterrein. Slechts 1 procent maakt gebruik van een gedeelde parkeerplaats in een garage.

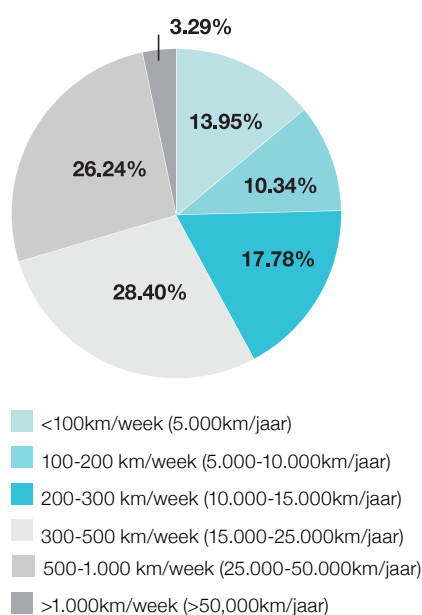
De meeste respondenten rijden 15.000 – 25.000 kilometer per jaar met hun elektrische auto (28 procent). Een kwart (26 procent) van de respondenten rijdt 25.000 - 50.000 kilometer per jaar met het voertuig, terwijl 18 procent ongeveer 10.000-15.000 kilometer per jaar met de auto rijdt. Een kwart (24 procent) rijdt minder dan 10.000 kilometer per jaar.

Zakelijk versus privé

Een groot deel van de elektrische voertuigen wordt gekocht of geleased via bedrijven. De helft (50 procent) van de EV-bestuurders kreeg hun huidige elektrische auto via hun bedrijf. Deze auto werd geleased via de werkgever, gekocht via het eigen bedrijf (meestal mkb'ers) of gebruikt als bedrijfsvoertuig. De overige 49 procent kocht of leasete de auto privé.

Opvallend is dat in Nederland een elektrische auto niet vaak privé wordt gekocht, namelijk in slechts 22 procent van de gevallen. In andere landen, zoals Duitsland (78 procent), het Verenigd Koninkrijk (85 procent) en Frankrijk (88 procent), worden elektrische auto's meestal privé aangeschaft. Dit hangt samen met financiële prikkels, zoals aankoopsubsidies, voor bedrijven in Nederland.

Hoeveel kilometer rijdt u per week?



1 Eigendom en gebruik van een elektrische auto

Automodellen

Onder EV-bestuurders is een volledig elektrische auto (BEV, Battery Electric Vehicle) het meest voorkomende type auto. Meer dan tweederde van de respondenten (66 procent) rijdt in een volledig elektrisch voertuig. Een kwart (24 procent) heeft een plug-in hybride (PHEV).

De meeste respondenten zijn volledig overgestapt op elektrisch rijden: minder dan de helft (45 procent) geeft aan nog een tweede auto op benzine of diesel te hebben en 40 procent geeft aan helemaal geen tweede auto te hebben. 15 procent van de respondenten heeft zelfs een tweede elektrische auto. 85 procent van de tijd wordt de tweede auto privé gebruikt (niet voor werk), terwijl 15 procent van de respondenten de tweede auto voor zakelijke doeleinden gebruikt.

Het populairste model onder de respondenten is de Tesla Model S, gevolgd door de Renault Zoe en de Tesla Model 3.

Top 10 van automodellen



Tesla Model S

13%



Renault ZOE

11%



Tesla Model 3

8%



Nissan Leaf

8%



Mitsubishi Outlander PHEV

6%



BMW i3

6%



Hyundai IONIQ Electric

4%



Tesla Model X

3%



Volkswagen e-Golf 2017

2%



Volkswagen Passat GTE

2%



2

Opschalen naar het grote publiek



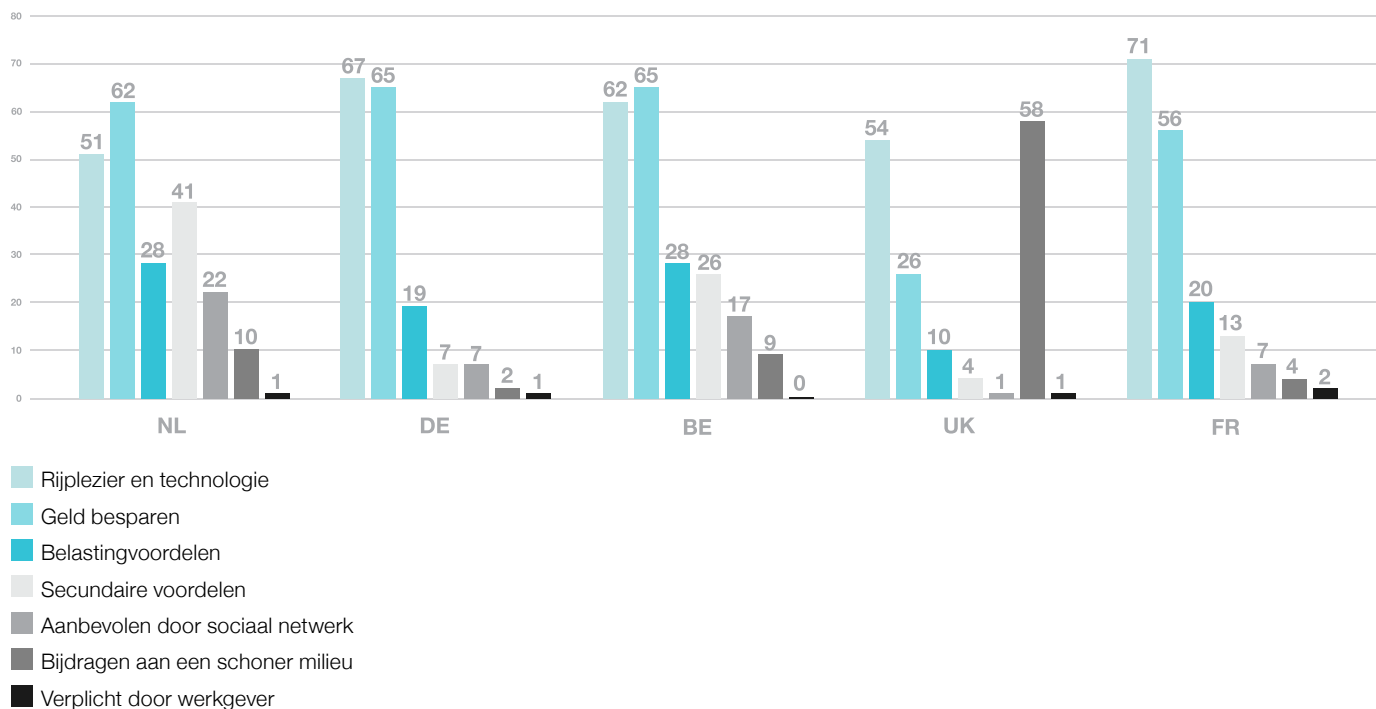
2 Opschalen naar het grote publiek

Bij NewMotion geloven we dat slimme laadoplossingen essentieel zijn om elektrische auto's populairder te maken bij het grote publiek. We blijven onderzoek doen naar het rijgedrag en de veranderende laadbehoeften van consumenten. Zo willen we eraan bijdragen dat elektrische auto's hun weg vinden van early adopters naar een breder publiek.

Kostenbesparing als belangrijkste drijfveer

Geld besparen is een van de meest genoemde redenen om over te stappen naar een elektrische auto. 61 procent van de EV-bestuurders geeft aan in een elektrische auto te rijden om geld te besparen. Dit voordeel wordt echter op de voet gevolgd door het rijplezier en de technologie van elektrische auto's (58 procent). Andere belangrijke redenen voor het rijden in een elektrische auto zijn de bijbehorende secundaire voordelen (25 procent), zoals gratis parkeren of het gebruik van busbanen, en belastingvoordelen (23 procent). Het percentage EV-bestuurders dat elektrisch wil rijden om bij te dragen aan een beter milieu is opmerkelijk laag (10 procent).

Wat zijn de belangrijkste redenen om elektrisch te rijden?



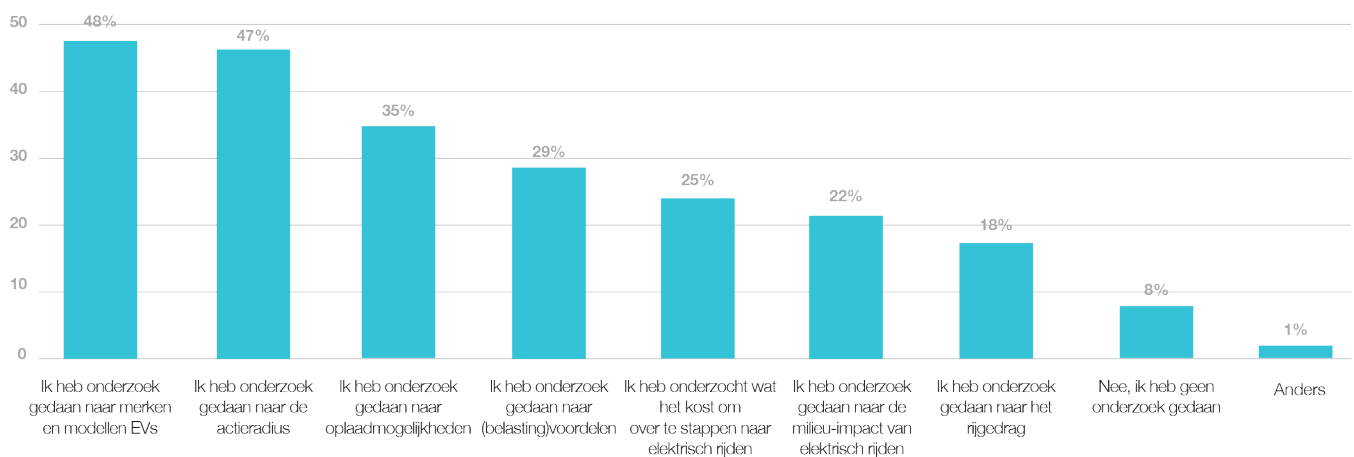
2 Opschalen naar het grote publiek

Mensen kiezen voor langere tijd voor elektrisch rijden

EV-bestuurders zijn over het algemeen erg enthousiast over hun overstap naar een elektrische auto. De meeste mensen (86 procent) denken dat hun volgende auto weer elektrisch zal zijn. Slechts 2 procent zou weer teruggaan naar een conventionele auto op brandstof. Ook zouden 9 van de 10 mensen een elektrische auto aan anderen aanbevelen, terwijl slechts 3 procent aangeeft een EV niet aan te raden aan anderen.

Gemiddeld doen EV-bestuurders veel onderzoek naar elektrisch rijden voordat ze een elektrische auto aanschaffen. 92 procent van de EV-bestuurders geeft op een of andere manier nader onderzoek te doen vóór aankoop. Bijna de helft (48 procent) van de EV-bestuurders onderzocht merken en modellen, terwijl 47 procent aangaf onderzoek te hebben gedaan naar de actieradius. Na automodellen en actieradius geldt oplaadmogelijkheden als derde belangrijkste onderzoeksonderwerp (35 procent).

Heeft u onderzoek gedaan naar elektrische auto's voordat u er een kocht?



Toereikende actieradius voor dagelijks gebruik

De actieradius is het op één na belangrijkste onderzoeksgebied vóór de aanschaf van een elektrische auto. EV-bestuurders die ook daadwerkelijk overstappen, zijn het erover eens dat deze actieradius toereikend is voor dagelijks gebruik. Bijna driekwart (72 procent) zegt dat de actieradius van hun elektrische voertuig meer dan voldoende is, terwijl slechts 15 procent hierover twijfels heeft. De actieradius scoorde gemiddeld 4,49 op een schaal van 5 punten wat betreft toereikendheid. In België en Nederland is deze score iets lager dan in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

2 Opschalen naar het grote publiek

Bovendien hebben EV-bestuurders het gevoel goed te weten hoe ze het accubereik kunnen optimaliseren. 86 procent van de EV-bestuurders weet hoe ze dit kunnen doen. Daarnaast zegt 80 procent veel te weten over de verschillende EV-modellen.

De meeste EV-bestuurders zijn trots dat ze in een elektrische auto rijden (80 procent). Respondenten uit het Verenigd Koninkrijk zijn hier het meest trots op, gevolgd door bestuurders uit België en Duitsland. Sommige respondenten gaven zelfs aan dat ze als EV-bestuurder het gevoel hebben deel uit te maken van een gemeenschap (44 procent).

In hoeverre zijn de volgende uitspraken op u van toepassing?

De actieradius van mijn elektrische auto is voldoende voor mijn dagelijkse gebruik

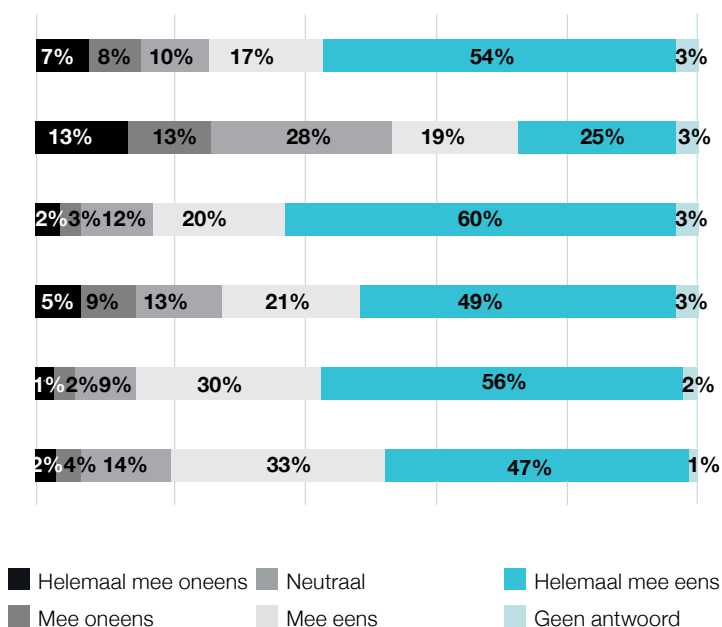
Als EV-bestuurder maak ik deel uit van een (sociale) gemeenschap

Ik ben er trots op dat ik in een elektrische auto rijd

Ik weet hoe ik langere reizen moet plannen (bijv. snellaadpauzes)

Ik weet hoe ik het bereik van mijn elektrische auto kan optimaliseren

Ik ben goed op de hoogte van elektrische automodellen



“We zijn blij dat EV-bestuurders meer vertrouwen hebben in het accubereik, omdat we weten dat dit een van de belangrijkste factoren is bij hun aankoopbeslissing. Het is goed om te zien dat mensen goede ervaringen hebben met de actieradius van hun auto. Op basis van laadgegevens weten we dat tijdens de gemiddelde rit van een forens slechts zo’n 20 procent van de accucapaciteit wordt verbruikt. Daarom is opladen thuis en op het werk het handigst en goedkoopst.”

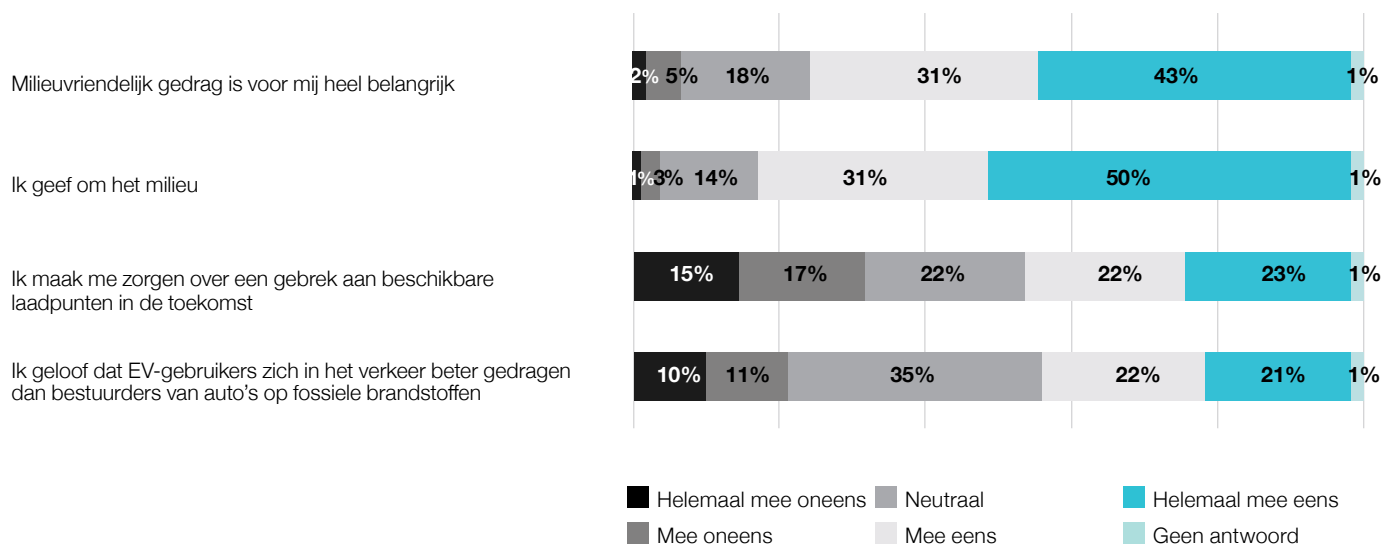
2 Opschalen naar het grote publiek

Verwacht tekort aan oplaadpunten

EV-bestuurders geloven dat elektrisch rijden binnenkort de norm zal zijn voor de meerderheid van de mensen. 60 procent van de EV-bestuurders verwacht dat tegen 2030 'volledig elektrisch' het meest gebruikte type auto is. 14 procent verwacht dat waterstof in de toekomst het meest gebruikte brandstoftype zal zijn, terwijl 13 procent hoge verwachtingen heeft voor hybride modellen. Nog eens 12 procent verwacht dat fossiele brandstof het meest gebruikte type brandstof blijft.

De verwachte massale overstap naar elektrisch rijden brengt ook zorgen met zich mee over een mogelijk tekort aan beschikbare laadpunten in de toekomst. Bijna de helft van de respondenten zegt zich zorgen te maken over een toekomstig gebrek aan laadpunten doordat de vraag ernaar toeneemt. Een derde (32 procent) denkt niet dat dit een groot probleem zal worden.

In hoeverre zijn de volgende uitspraken op u van toepassing?



Laadpunten en laadpassen



3 Laadpunten en laadpassen

Grootschaliger gebruik van elektrische auto's betekent niet alleen dat er meer slimme laadpunten nodig zijn, maar ook dat die gebruiksvriendelijk, toegankelijk en betrouwbaar zijn voor bestuurders.

Bestuurders hebben graag een laadpunt in de buurt

Een opvallend hoog percentage van de bestuurders (77 procent) heeft thuis een laadpunt, terwijl meer dan de helft van de respondenten (55 procent) een laadpunt op het werk heeft. Van de respondenten die thuis geen laadpunt hebben, zegt 53 procent dat er op het werk ook geen laadpunt beschikbaar is.

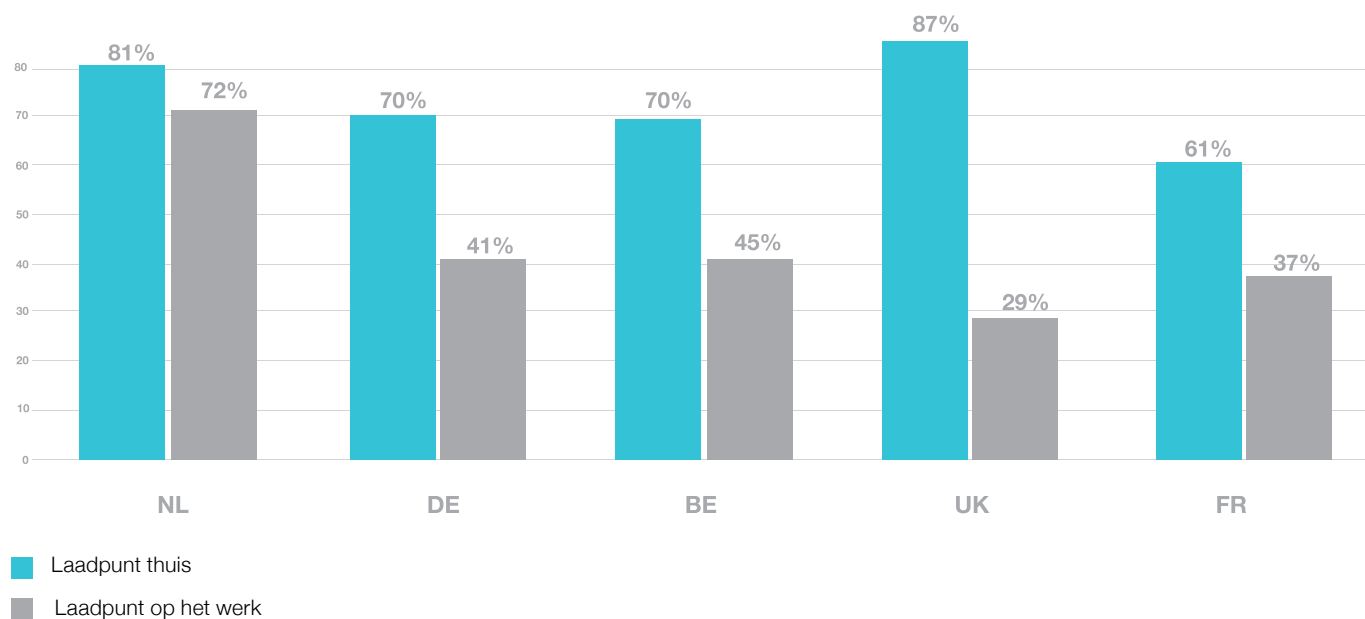
Een ontmoedigende 61 procent van de mensen zonder laadpunt thuis zou een standaard stopcontact gebruiken om thuis de auto op te laden. 30 procent geeft er de voorkeur aan om de auto op het werk of op een openbare locatie op te laden.

Het aantal mensen dat een standaard stopcontact gebruikt om de auto op te laden is schrikbarend hoog. Dit is niet alleen zorgwekkend vanwege de lagere oplaadsnelheid. Het gebruik van een stopcontact zorgt ook voor veiligheidsrisico's, bijvoorbeeld regen die in het stopcontact loopt of overbelasting van het elektriciteitsnetwerk in de straat.



3 Laadpunten en laadpassen

Percentage mensen dat thuis of op het werk een laadpunt heeft:

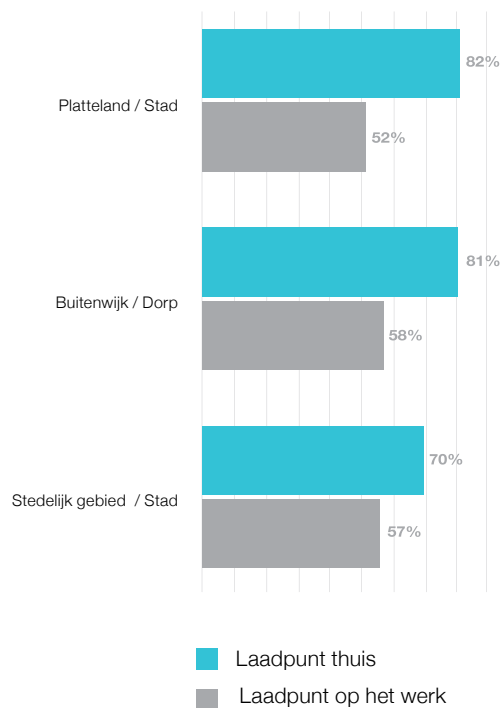


Thuis versus op het werk laden

In Nederland is een laadpunt op het werk heel gebruikelijk: 72 procent van de respondenten zegt een laadpunt op het werk te hebben. De kans dat u een laadpunt bij een kantoor in het Verenigd Koninkrijk of Duitsland zult vinden, is aanzienlijk kleiner. Slechts 29 procent van de Britse en 41 procent van de Duitse respondenten kan de auto op het werk opladen. In het Verenigd Koninkrijk wordt er iets meer gebruikgemaakt van een laadpunt thuis dan in andere landen.

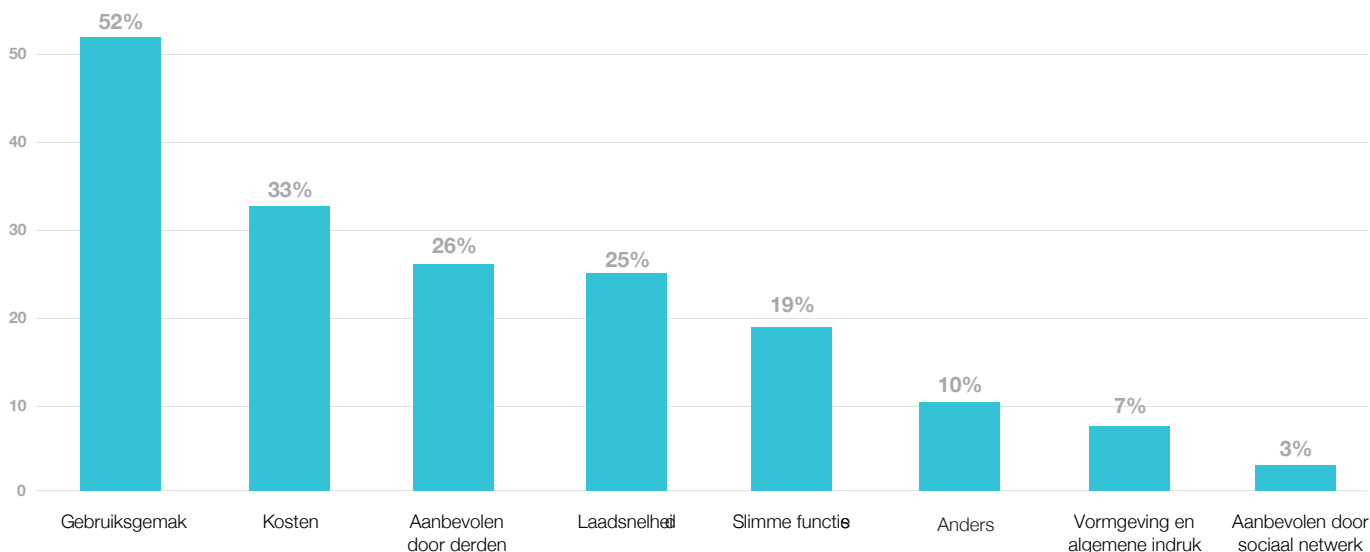
Het is minder waarschijnlijk dat mensen in stedelijke gebieden een laadpunt thuis hebben, terwijl het voor de mensen in de meer landelijke gebieden minder waarschijnlijk is om een laadpunt op het werk te hebben.

Percentage mensen dat thuis of op het werk een laadpunt heeft



3 Laadpunten en laadpassen

Waarom heeft u gekozen voor uw specifieke laadpunt?



Gemak van een laadpunt

Gebruiksgemak is duidelijk het eerste waar mensen aan denken als het gaat om laadpunten. Mensen die een laadpunt hebben, geven aan gebruiksgemak het belangrijkste te vinden bij het kiezen van een oplossing. Meer dan de helft (52 procent) geeft aan dit de belangrijkste drijfveer te vinden bij de aankoopbeslissing. Volgens een derde (33 procent) is de prijs van het laadpunt belangrijk, terwijl een kwart (26 procent) aangeeft dat een aanbeveling van een derde partij, zoals een leasemaatschappij, autohandelaar of werkgever, het zwaarst weegt bij de beslissing.

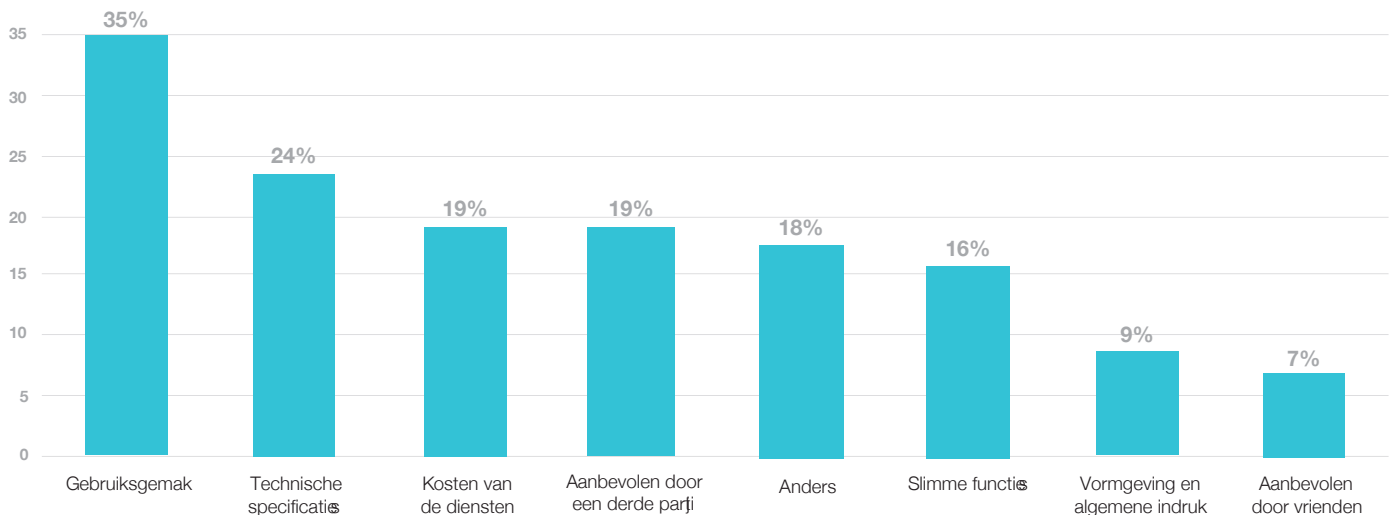
Ook wanneer het over leveranciers van laadpunten gaat, is gemak zeer belangrijk. Gebruiksgemak wordt het vaakst (35 procent) door respondenten genoemd als doorslaggevende factor bij het kiezen van een laadpuntaanbieder, terwijl een kwart van de respondenten (24 procent) aangeeft dat de technische specificaties van de hardware een belangrijke factor bij hun keuze is.

35%

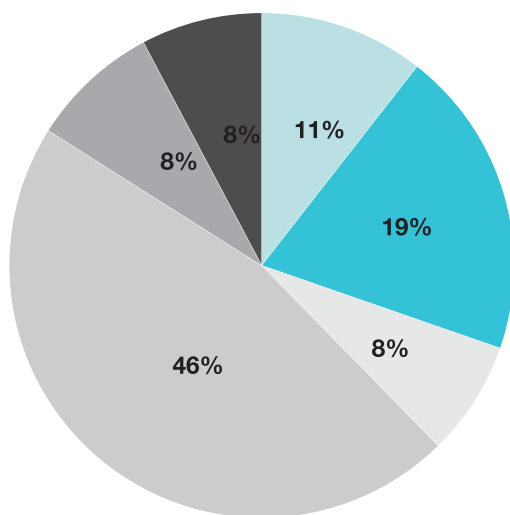
van de berijders geeft aan dat gebruiksgemak de grootste drijfveer is bij het kiezen van een laadpunterleverancier

3 Laadpunten en laadpassen

Wat zijn de belangrijkste redenen waarom u voor de leverancier van uw laadpunt heeft gekozen?



Wat waardeert u het meest aan de leverancier van uw laadpunt?



- Kwaliteit van de klantenservice
- Slimme functies
- Hoog kennisniveau van de medewerkers
- Betrouwbaarheid van het product
- Anders
- Geen antwoord

Respondenten zijn duidelijk over wat ze het meest waarderen aan een laadpunteleverancier. 46 procent van de respondenten noemt de betrouwbaarheid van het product, terwijl 19 procent van de EV-bestuurders slimme functies (zoals automatische vergoeding van het energieverbruik door de werkgever of de functie voor starten en stoppen op afstand) aanwijst als belangrijkste factor. 11 procent is van mening dat de kwaliteit van de klantenservice doorslaggevend.

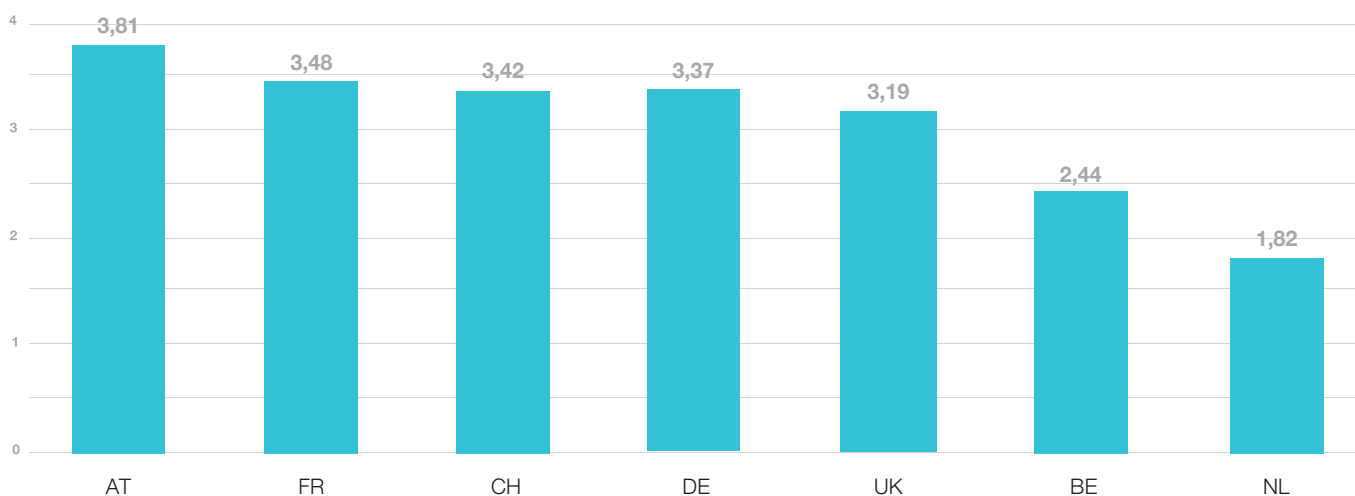
3 Laadpunten en laadpassen

Een portemonnee vol laadpassen

Hoewel veel EV-bestuurders (37 procent) slechts één laadpas bezitten, geven veel EV-bestuurders toe meerdere laadpassen nodig te hebben. Een opvallend hoog percentage, 45 procent, geeft aan 2-4 laadpassen te bezitten terwijl 15 procent van de EV-gebruikers 5 of meer laadpassen nodig heeft. Het gemiddelde aantal laadpassen dat EV-bestuurders bezitten is 2,5.

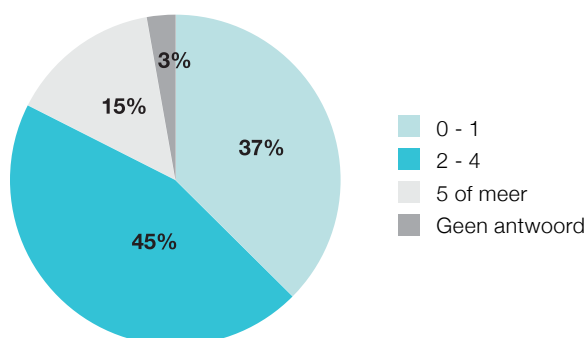
Het land waar het gemiddelde aantal laadpassen per EV-bestuurder het hoogst is, is Oostenrijk (3,81), gevolgd door Frankrijk (3,48) en Tsjechië (3,42). Ook in Duitsland (3,37) en het Verenigd Koninkrijk (3,19) hebben bestuurders meerdere laadpassen nodig, terwijl de situatie in België (2,44) en Nederland (1,82) iets beter is. Het relatief lage aantal laadpassen per EV-bestuurder in Nederland is waarschijnlijk te danken aan het feit dat het mogelijk is om met verschillende laadpassen op één laadpunt te laden en de hoge netwerkdictheid van laadpunten in Nederland - de hoogste in Europa (Bron: European Alternative Fuels Observatory, januari 2019).

Aantal laadpassen



Het laadtarief (41 procent) en de netwerkdekking (38 procent) worden het vaakst genoemd als reden om de ene laadpas vaker te gebruiken dan een ander.

Hoeveel laadpassen heeft u?



Als bedrijf bevorderen we roamingsamenwerkingen met alle leveranciers. Wegeloven in interoperabiliteit: het opzetten van een open netwerk waarin partijen elkaars diensten gebruiken en waarvoor slechts één laadpas nodig is. Zo kunnen alle EV-bestuurders, onafhankelijk van hun dienstverlener van mobiliteit, hun elektrische voertuig overal opladen. Een dergelijk netwerk is daarmee van wezenlijk belang om algemeen gebruik van elektrische voertuigen sneller te kunnen realiseren. Het maakt e-mobiliteit toegankelijker doordat iedereen profiteert van een laadnetwerk met één laadpas.



3 Laadpunten en laadpassen

EV-bestuurders vragen om transparante prijzen

Het laadtarief is een belangrijk thema voor EV-bestuurders. 43 procent van de EV-bestuurders zegt voorafgaand aan het laden te weten wat een laadsessie kost. 37 procent zegt de prijs van een laadsessie altijd eerst op te zoeken voordat ze beginnen met opladen. Twee van de vijf respondenten zegt dat het minstens één keer is voorgekomen dat de werkelijke prijs van een laadsessie achteraf anders uitviel dan de prijs die vooraf op het laadpunt werd aangegeven.

Prijsgerelateerde stellingen

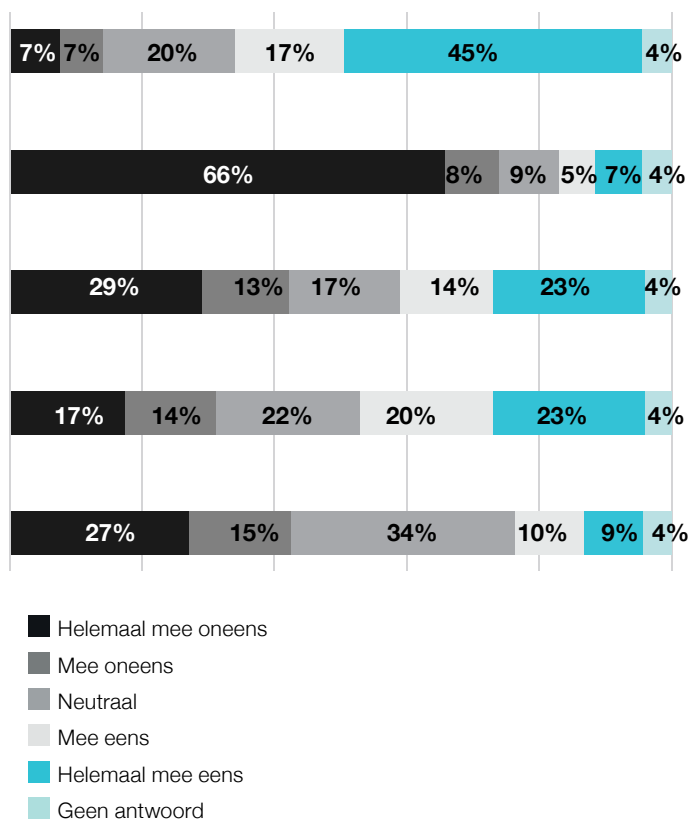
Ik wil zo weinig mogelijk betalen voor een laadsessie en zoek daarom zo mogelijk een goedkoper laadpunt of een tijdstip met een lager tarief.

Ik vind het niet belangrijk wat ik betaal voor een laadsessie, omdat mijn werkgever dit vergoedt.

Ik kijk wat de prijs van een laadsessie is (op een sticker op het laadpunt, online of in een app) voordat ik begin met laden.

Ik weet wat ik betaal/ga betalen voor een laadsessie.

Ik heb meegemaakt dat de werkelijke prijs van een laadsessie verschilde van de prijs die werd aangegeven.

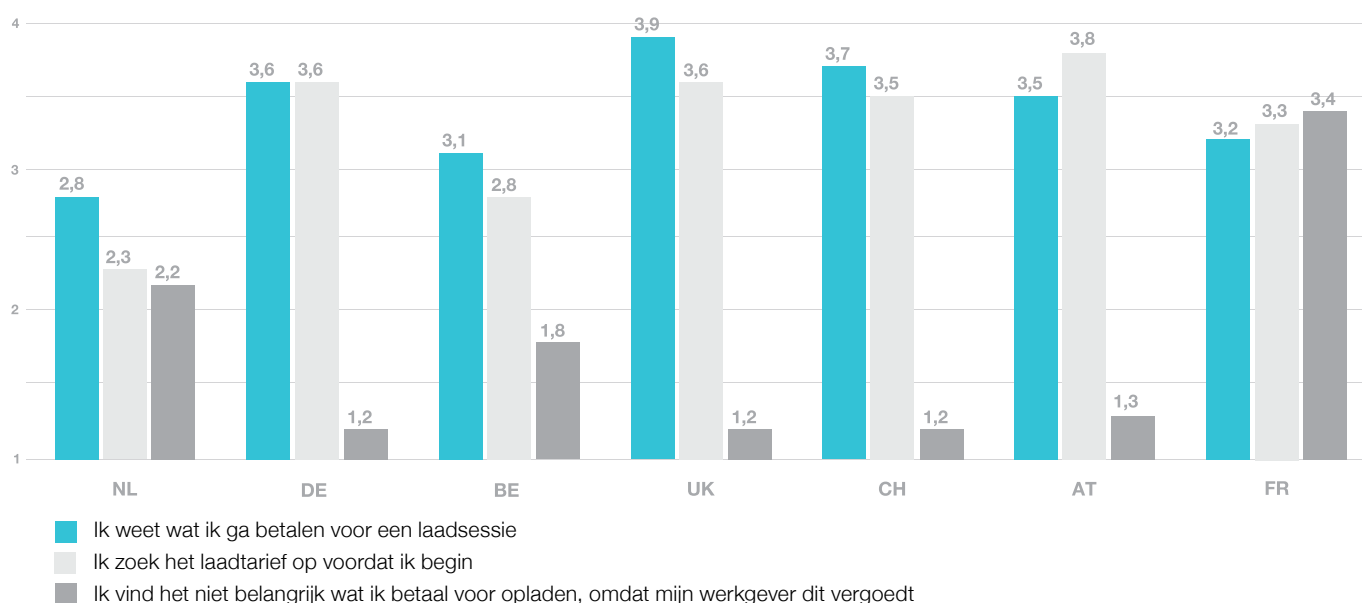


We zien dat het laadtarief een belangrijk thema is voor EV-bestuurders en dat is geheel terecht natuurlijk. We willen de barrières voor elektrisch rijden wegnemen en de enige manier om dat te doen is door de prijzen transparant en consistent te maken, zodat bestuurders na een laadsessie niet voor verrassingen komen te staan. Wij zijn van mening dat dit een belangrijke kwestie is voor de hele sector.

3 Laadpunten en laadpassen

In Nederland hebben is het voor EV-bestuurders vaak minder duidelijk wat ze voor een laadsessie gaan betalen dan in alle andere landen. Ook zoeken Nederlandse EV-bestuurders de prijs minder snel op voordat ze beginnen met opladen. Britse EV-bestuurders hebben de meeste zekerheid over wat ze moeten betalen voor een laadsessie (3,8 op een schaal van 5 punten), terwijl EV-bestuurders in Oostenrijk het vaakst van tevoren prijsonderzoek doen.

Prijsgerelateerde statements



Het beheren van een EV-infrastructuur



Business Hub

Log in

Email

Password

Log in >



- Wang Gang 王刚
- Chen Gang 陈刚
- Huo Chang 霍畅

Change sessions and with usage over time



Charge location utag



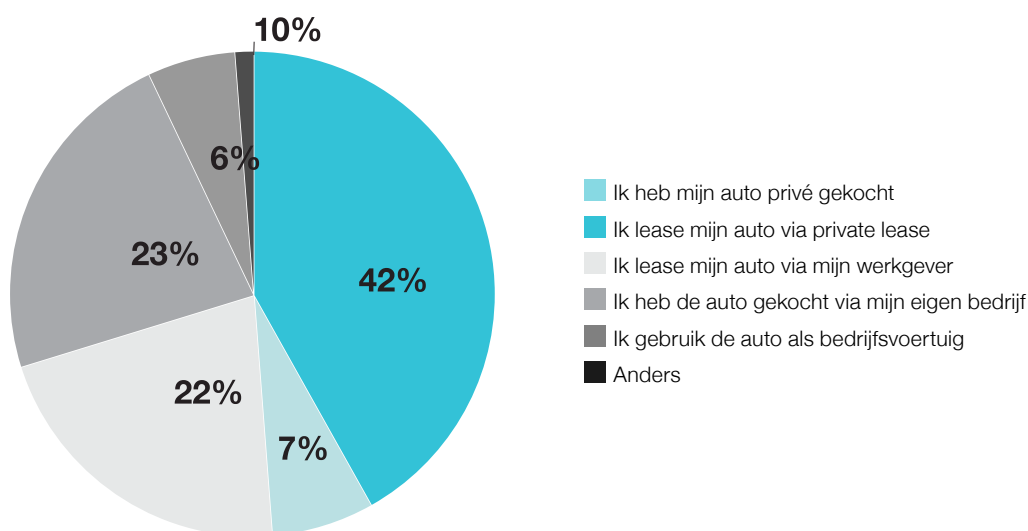
4 Het beheren van een EV-infrastructuur

NewMotion maakt het beheer van elektrische wagenparken en een laadinfrastructuur eenvoudig. Slim opladen helpt de kosten te verlagen en de efficiëntie te optimaliseren. Bedrijven staan voor nieuwe uitdagingen en behoeften bij het overstappen op naar een EV-laadinfrastructuur. Efficiënt beheer van deze laadinfrastructuur kan zorgen voor een verlaging van de totale eigendomskosten.

Bedrijfsauto's worden elektrisch

Een groot deel van de elektrische voertuigen wordt via bedrijven gekocht of geleased. Een opvallend hoog percentage (50 procent van de EV-bestuurders) kreeg hun huidige elektrische auto via het werk. De auto werd geleased via de werkgever (22 procent), gekocht via het eigen bedrijf (23 procent) of gebruikt als bedrijfsvoertuig (6 procent).

Hoe bent u aan uw huidige elektrische auto gekomen?

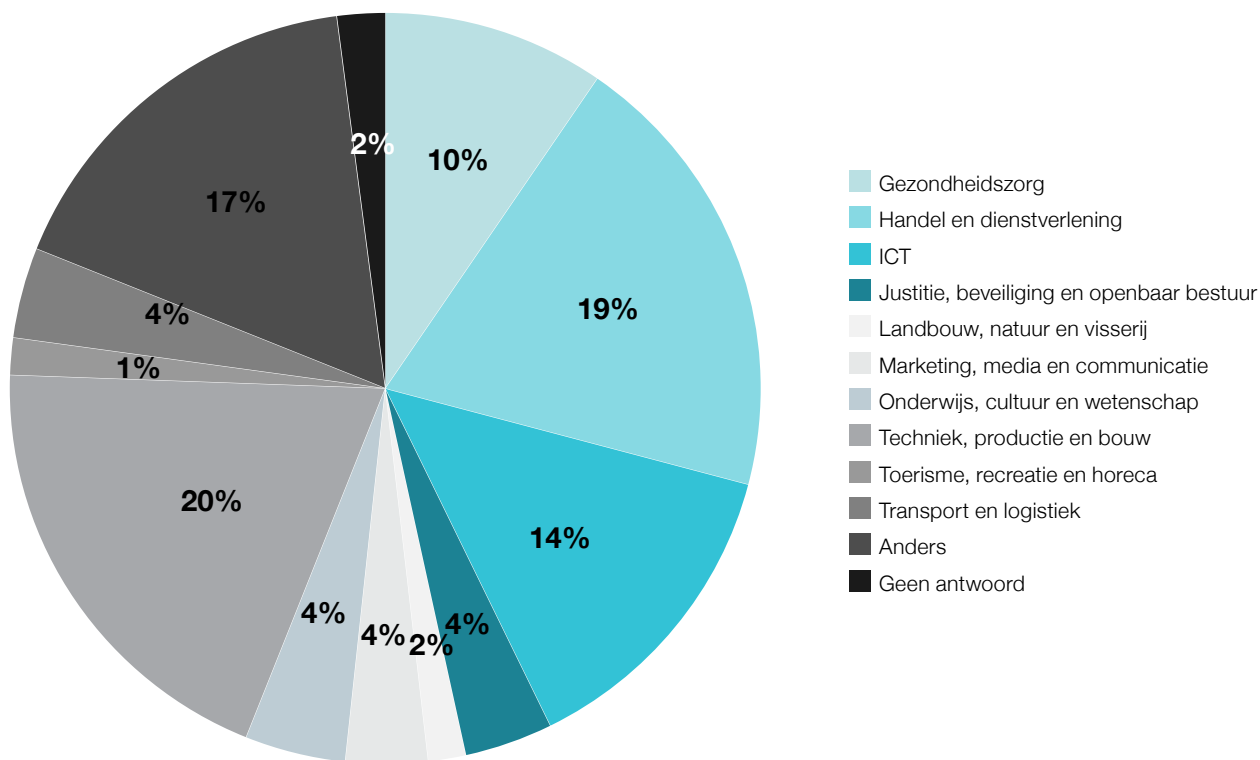


Steeds meer bedrijven vinden het belangrijk om de beste mobiliteitsoplossingen te bieden en tegelijkertijd hun CO₂-voetafdruk te verkleinen. Waar werkgevers de totale eigendomskosten van een wagenpark op benzine al kennen, is dat voor een elektrisch wagenpark vaak niet het geval. NewMotion biedt inzicht in en de tools om laadkosten te verlagen en de totale eigendomskosten van een elektrisch wagenpark te minimaliseren.

4 Het beheren van een EV-infrastructuur

De meeste EV-bestuurders zijn momenteel actief in de techniek, productie en bouw (20 procent), in de handel en dienstverlening (19 procent) en in de ICT (14 procent).

In welke sector werkt u momenteel?

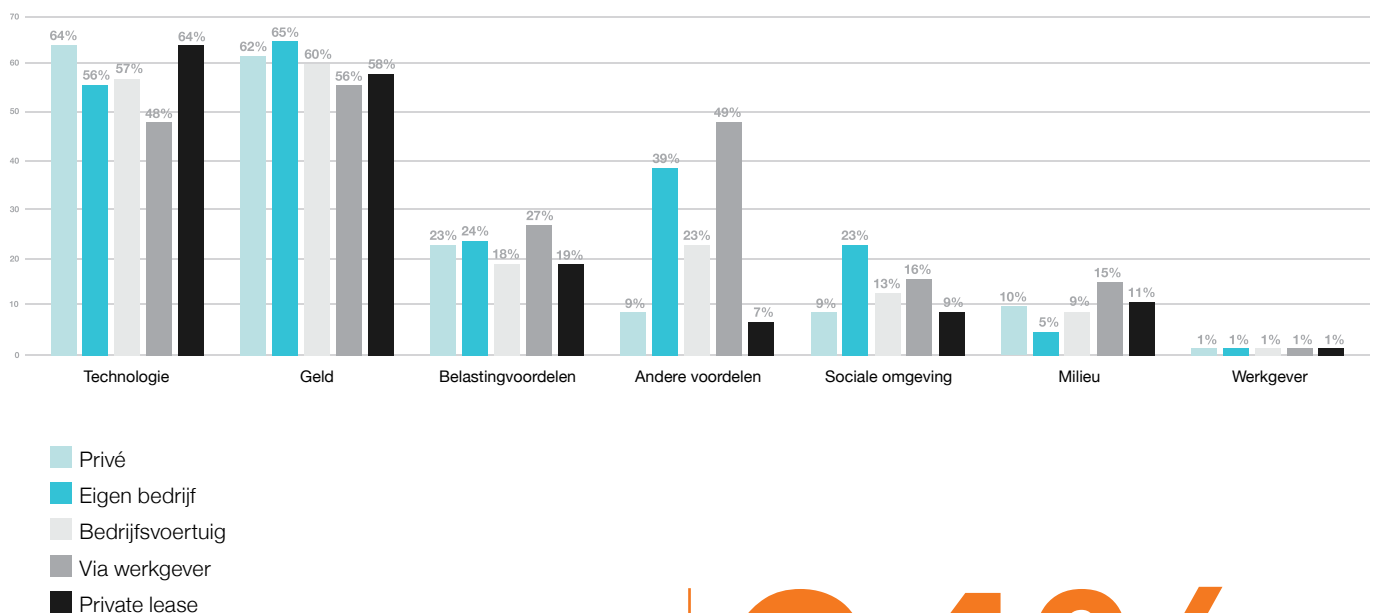


“Bij NewMotion vereenvoudigen we de overstap naar een elektrisch wagenpark met data-oplossingen die laadgedrag inzichtelijk maken. Op basis van de analyses kunnen bedrijven beslissingen nemen om de efficiëntie te verhogen. Bijvoorbeeld door meer laadpunten te installeren, thuis laadoplossingen aan te bieden of een EV-bedrijfsbeleid op te stellen.”

De invloed van de sociale omgeving

Bedrijven en particuliere gebruikers hebben verschillende redenen om elektrisch te gaan rijden. EV-bestuurders die hun auto via hun werkgever krijgen, noemen in verhouding tot andere bestuurders technologie minder vaak als belangrijkste reden om over te stappen op elektrisch rijden. Het milieu voor hen relatief belangrijker dan voor andere bestuurders. Het milieu zelf is echter geen belangrijke reden om elektrisch te gaan rijden. Mensen die via een eigen bedrijf een elektrische auto rijden, noemen hun sociale omgeving relatief vaak als beïnvloedende factor. De vele secundaire voordelen van elektrisch rijden zijn vooral van belang voor mensen die een bedrijf hebben of hun elektrische auto via hun werkgever hebben gekregen. De redenen om elektrisch te gaan rijden verschillen duidelijk voor werknemers, omdat de sociale en milieugerelateerde redenen relatief belangrijk zijn voor deze groep in vergelijking met particuliere gebruikers.

Reden voor overstap naar elektrisch rijden



64%

van de privé EV-berijders noemt technologie als grootste drijfveer voor hun keuze voor een EV

5

Nieuwe rituelen



5 Nieuwe rituelen

Op basis van tien jaar aan laaddata weet NewMotion dat mensen geneigd zijn om daar te laden waar ze parkeren. Bedrijven en gebruikers willen gebruiksgemak van hun oplaadoplossingen, omdat dit het eenvoudiger maakt om elektrische auto's naadloos in hun dagelijks leven te laten passen.

De meeste EV-bestuurders ervaren enige verandering in hun rijgedrag na het overstappen op elektrisch vervoer, bijvoorbeeld doordat ze sneller accelereren (45 procent) of zo efficiënt mogelijk rijden (52 procent). Vier van de vijf respondenten (80 procent) zeggen dat een kleinere actieradius niet betekent dat ze ook kortere ritten maken.

Is uw rijgedrag veranderd sinds u elektrisch bent gaan rijden?

Er is niets veranderd in mijn rijgedrag.

Ik gebruik mijn auto niet meer voor vakanties naar het buitenland.

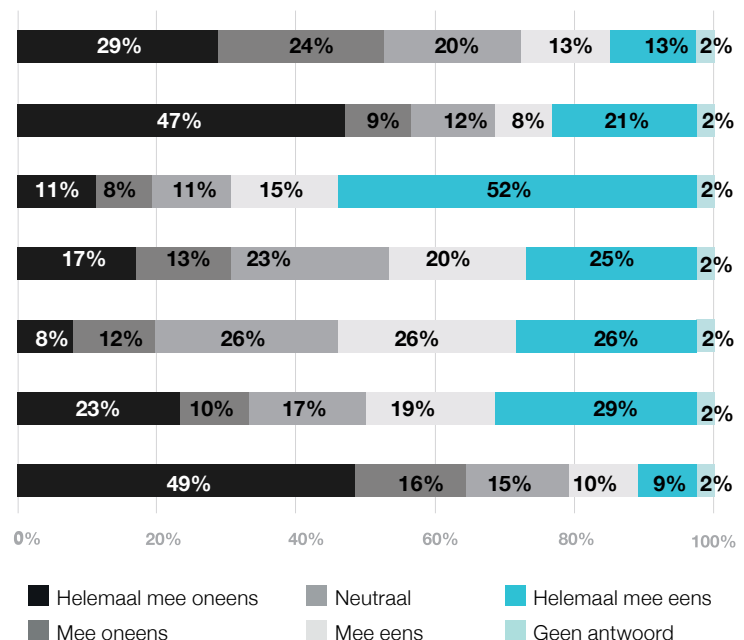
Ik kom bijna nooit meer bij een tankstation.

Ik accelereer sneller.

Ik rijd zo efficiënt mogelijk (lagere snelheid en minder snel accelereren).

Ik neem vaker pauze tijdens langere ritten, vanwege de beperkte actieradius.

Ik maak kortere ritten vanwege de beperkte actieradius.



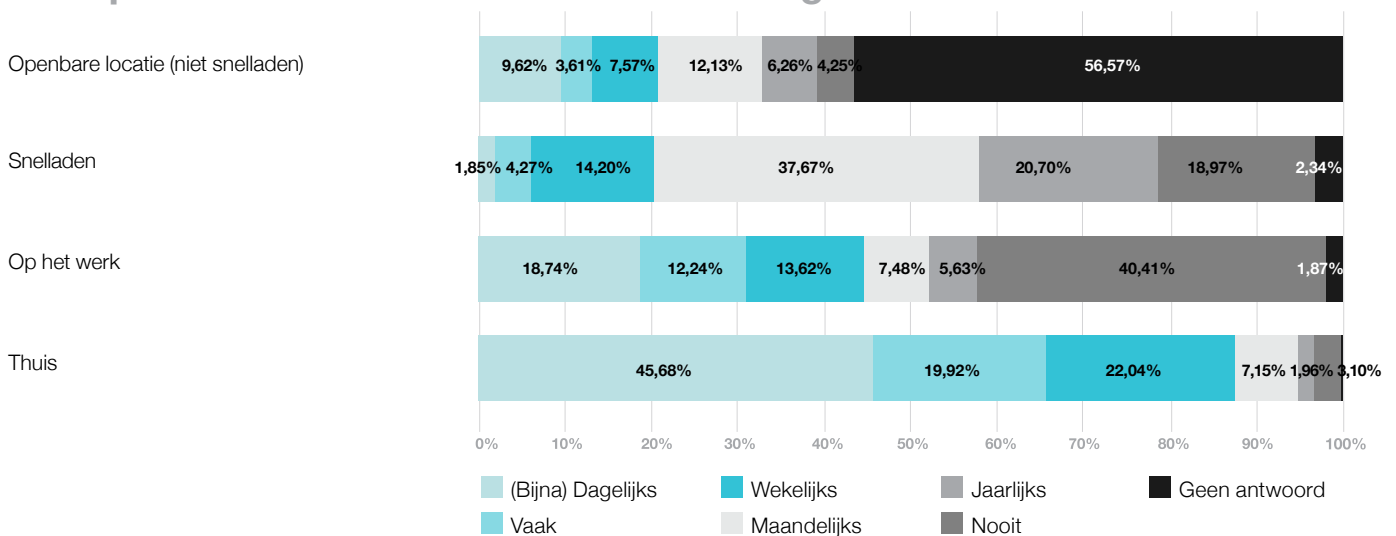
De grootste gedragsverandering is dat EV-bestuurders sinds ze elektrisch zijn gaan rijden minder waarschijnlijk nog een tankstation zullen bezoeken en dat ze efficiënter zullen gaan rijden. Opvallend is echter dat een snellere acceleratie nog steeds wordt genoemd als een van de grootste gedragsveranderingen.

Parkeren op eigen oprit

Bijna de helft (46 procent) van de EV-bestuurders laadt hun auto dagelijks thuis op. Nog eens 20 procent laadt de auto wekelijks thuis op, terwijl 5 procent aangeeft dat zij de auto zelden (jaarlijks of nooit) thuis opladen. Het werk wordt vaak ook gebruikt als laadlocatie. Een op de vijf respondenten (19 procent) gebruikt dagelijks een laadpunt op het werk, terwijl 12 procent de auto drie of vier keer per week op het werk oplaadt. Twee op de vijf respondenten (40 procent) laadt de auto echter nooit op het werk op.

Thuis en op het werk zijn veel populairder als laadlocaties dan ergens onderweg. Een op de tien respondenten zegt dagelijks gebruik te maken van openbare laadlocatie, bijvoorbeeld bij een winkel of restaurant. Een laadpas of token is de belangrijkste betaalmethode bij openbare laadsessies: 80 procent gebruikt deze. 8 procent betaalt via ad-hoc facturering (met een creditcard of betalingslink), terwijl 36 procent van de respondenten aangeeft dat hun openbare laadsessies gratis zijn.

Geef per laadlocatie aan hoe vaak u deze gebruikt



Wanneer EV-bestuurders 's avonds of 's nachts opladen, gebruiken de meeste bestuurders thuis een eigen laadoplossing (84 procent). 9 procent gebruikt een gedeeld of openbaar laadpunt dicht bij huis, terwijl slechts 5 procent geen mogelijkheid (of behoefte) heeft om de auto 's nachts op te laden. 3 procent van de respondenten laat de auto op het werk achter om daar op te laden.

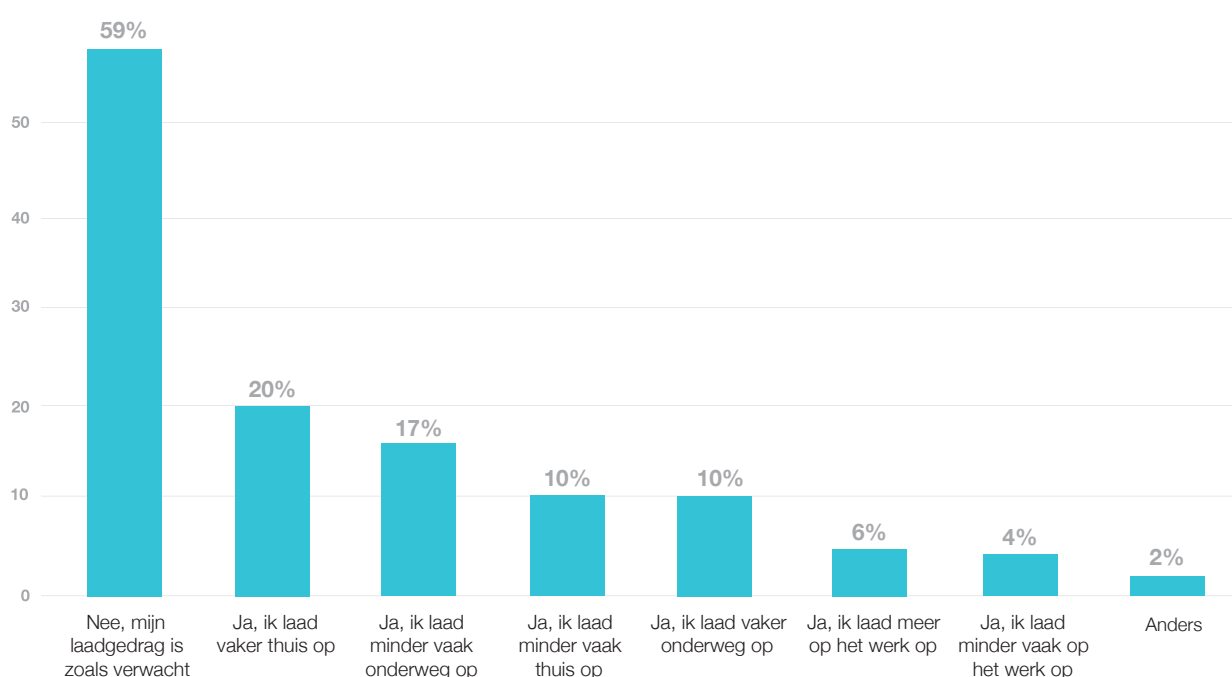
84%

gebruikt een privé laadpunt thuis om 's avonds of 's nachts op te laden

Laadgedrag: verwachtingen versus werkelijkheid

Een groot deel van de EV-bestuurders is niet verrast over het eigen laadgedrag. 59 procent van de respondenten geeft aan dat hun laadpatroon volgens verwachting is. Eén op de vijf ondervraagden laadt echter vaker thuis op dan voorafverwacht, terwijl 17 procent niet zo veel onderweg laadt als van tevoren gedacht.

Is uw laadgedrag anders dan u verwachtte toen u overschakelde op een elektrische auto?



6

Slim opladen voor een duurzame toekomst



Het wordt steeds belangrijker dat we hernieuwbare energiebronnen gaan gebruiken, terwijl door de opkomst van e-mobiliteit de totale vraag naar energie zal toenemen. Er zal hierdoor meer dan ooit behoefte zijn aan flexibiliteit. Slim opladen maakt van de elektrische auto een flexibele bron van energie.

EV-bestuurders weten het zeker: elektrisch rijden is de toekomst. 60 procent van de respondenten voorspelt dat tegen 2030 volledig elektrisch het meest gebruikte type auto in hun land zal zijn. 14 procent schat dat waterstof de meest gebruikte vorm van brandstof zal zijn en 13 procent denkt dat hybride auto's de grootste rol zullen gaan spelen. Slechts 12 procent gelooft dat fossiele brandstof het meest gebruikte type brandstof zal blijven.

Dit past perfect bij de focus op een duurzame toekomst die de meeste EV-bestuurders hebben. 81 procent van de respondenten ziet zichzelf als milieubewust. 74 procent gaat nog verder en stelt dat milieuvriendelijk gedrag een belangrijk onderdeel is van wie ze zijn.

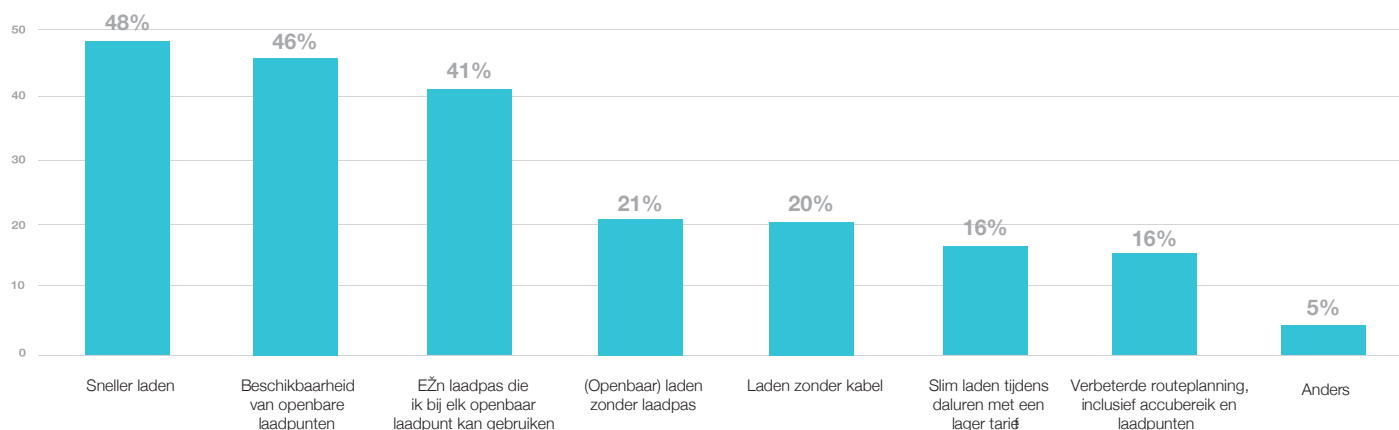
60%

voorspelt dat in 2030 het meest gebruikte type brandstof elektrisch is

Sneller opladen, betere beschikbaarheid van laadpunten en gebruik van één laadpas

EV-bestuurders zijn heel duidelijk over wat hun laadervaring het meest zou verbeteren. Sneller opladen (48 procent), ruimere beschikbaarheid van oplaadpunten (46 procent) en één laadpas voor alle openbare oplaadpunten (41 procent) zijn de belangrijkste gewenste verbeteringen.

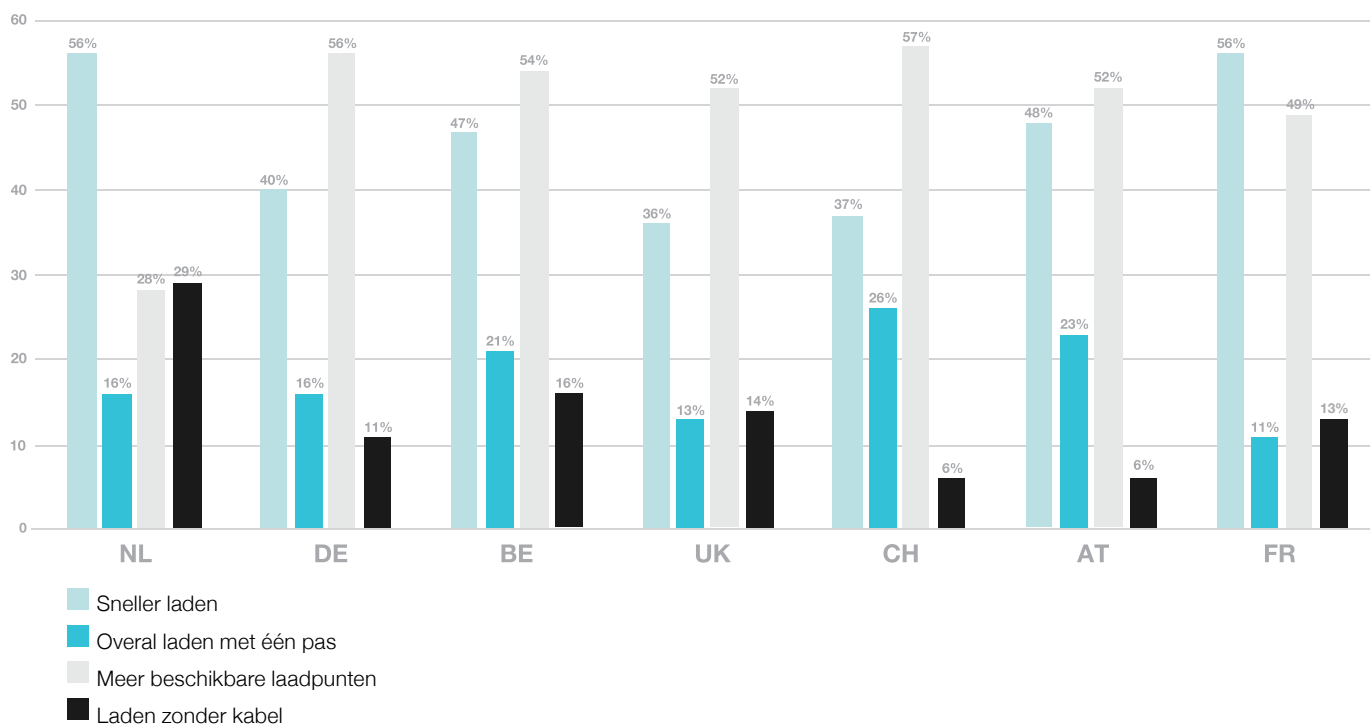
Wat zou volgens u de belangrijkste verbetering zijn wat betreft het opladen van uw elektrische auto?



6 Slim opladen voor een duurzame toekomst

In Nederland zou de mogelijkheid tot snelladen een belangrijkere verbetering zijn dan in andere landen. In Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk wordt de beschikbaarheid van laadpunten als belangrijker beschouwd. In bijna alle landen is de overstap naar één pas voor probleemloos opladen bij een openbaar punt de meest dringende kwestie om te verbeteren, behalve in Nederland. Dit komt waarschijnlijk door de grote mate van roaming in Nederland

Wat moet er in de toekomst worden verbeterd?



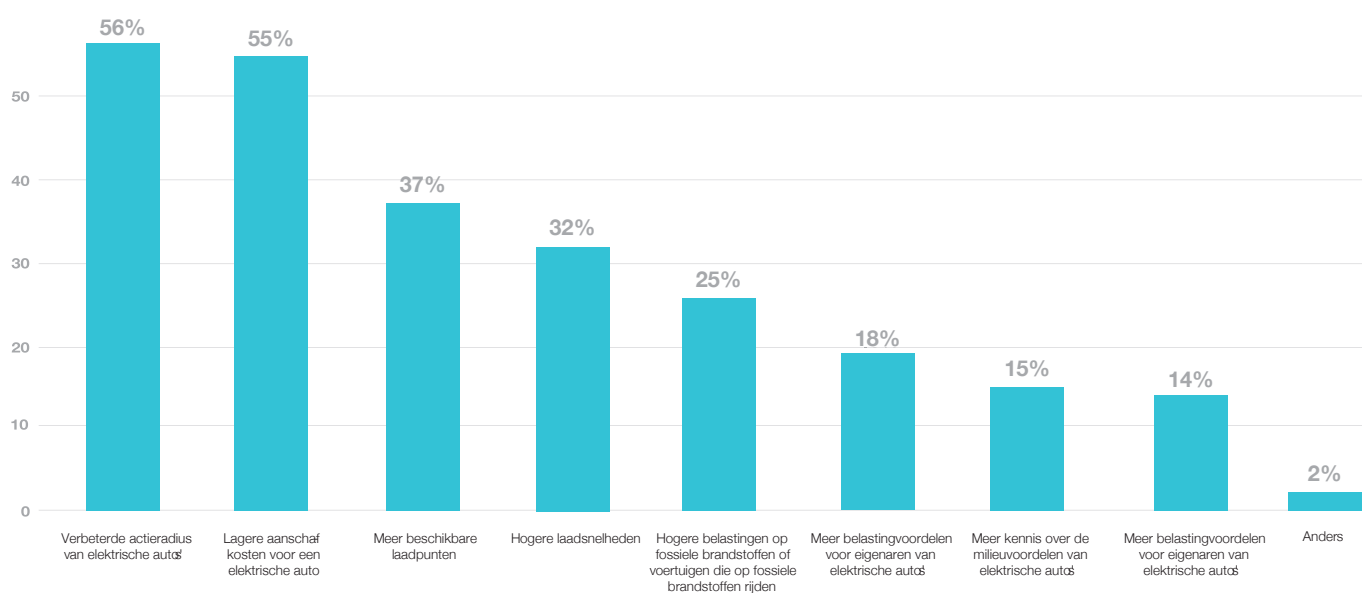
Nederland

heeft de hoogste laadpunt dichtheid van Europa

6 Slim opladen voor een duurzame toekomst

Voor een nog grotere acceptatie van elektrische voertuigen wordt verbetering van de actieradius als de belangrijkste factor beschouwd (56 procent), hoewel de respondenten aangeven dat hun bereik voldoende is voor dagelijks gebruik. Gevolgd door lagere aanschafkosten voor een elektrische auto (55 procent) en een betere beschikbaarheid van laadpunten (37 procent).

Wat beschouwt u als de belangrijkste factoren voor een grootschalige overstap naar elektrische auto's?



6 Slim opladen voor een duurzame toekomst

Volledig opgeladen accu niet nodig

Niet alle EV-bestuurders hebben een volledig opgeladen accu nodig wanneer ze hun werk verlaten. EV-bestuurders vertrouwen op hun accubereik: een derde van de bestuurders is van mening dat hun accu slechts voor 30 – 50 procent opgeladen hoeft te zijn wanneer ze hun werk verlaten. 21 procent zegt dat de accu 60 – 80 procent vol moet zijn en nog eens 21 procent wil dat de accu (bijna) vol is bij vertrek van het werk.

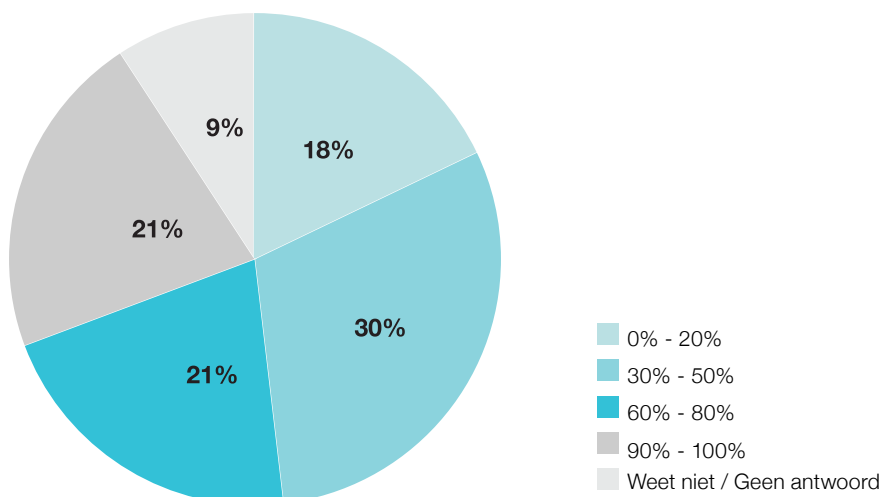
“Het vertrouwen in de accu van elektrische auto's kan worden verklaard door het feit dat bij een gemiddelde dagelijkse rit van en naar het werk gemiddeld 20 procent van de acculading wordt verbruikt. Aangezien veel mensen laadpunten hebben op het werk en/of thuis, hoeven ze niet bang te zijn voor een beperkt accubereik.”



20%

van de batterij wordt slechts gebruikt voor een gemiddelde dagelijkse rit

Hoe vol moet de accu minimaal zijn wanneer u van uw werk vertrekt?



6 Slim opladen voor een duurzame toekomst

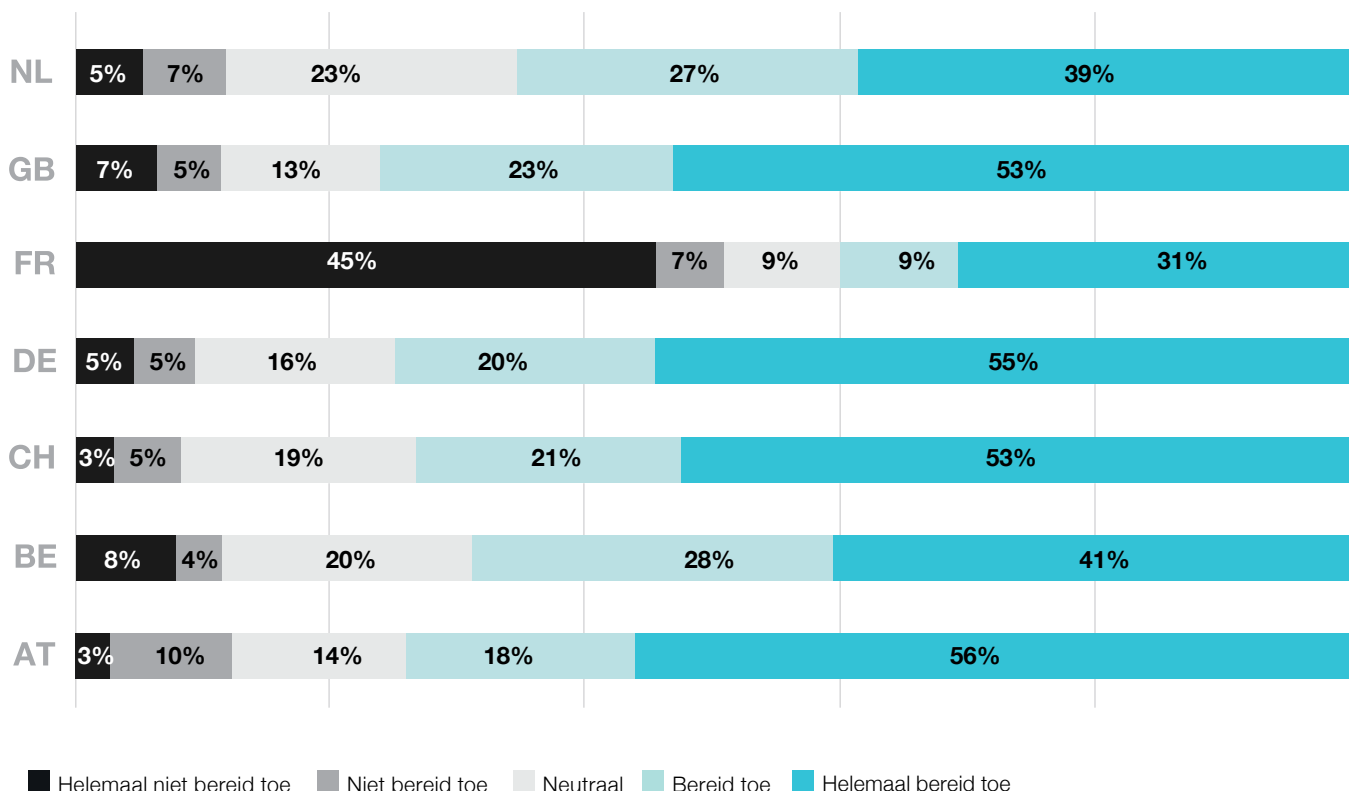
De toekomst van slim opladen

Slim laden kan een oplossing bieden voor de wisselende beschikbaarheid van zonne- en windenergie, omdat hiermee pieken in vraag en aanbod van energie gecompenseerd worden. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van apps of software voor uitgesteld opladen, langzamer opladen en V2X-technologie. Met V2X kan elektriciteit worden teruggevoerd naar het openbare elektriciteitsnet, maar ook naar particuliere elektriciteitsnetten, zoals die van kantoorgebouwen of particuliere woningen.

Het gebruik van dergelijke slimme laadoplossingen kan ertoe leiden dat auto's bij het aansluiten niet onmiddellijk op volle snelheid worden opgeladen voor de totale duur van de laadsessie.

EV-bestuurders hebben niet alleen vertrouwen in de toekomst van slim opladen, ze zijn ook klaar en bereid om deze technologie te gebruiken. 69 procent van de EV-bestuurders is bereid slim op te laden, terwijl slechts 11 procent hier niet toe bereid is. De wens om het slimme laaddiensten te gebruiken is vooral sterk in het Verenigd Koninkrijk (76 procent) en in Duitsland (75 procent). In Frankrijk is dit verrassend laag (40 procent).

Ik ben bereid om slim op te laden



Methodologie

De NewMotion-enquête onder EV-gebruikers 2019 is gebaseerd op een online vragenlijst over elektrisch rijden. In totaal zijn 5493 deelnemers begonnen met het invullen van de vragenlijst. 4492 deelnemers hebben ten minste 80% van de vragenlijst ingevuld. Bij dit onderzoek heeft NewMotion voor de analyse de 4492 deelnemers gebruikt die ten minste 80% van de vragenlijst hadden ingevuld.

EV-bestuurders uit heel Europa

In totaal kwam 50% van de deelnemers uit Nederland, 32% uit Duitsland, 6% uit België, 5% uit het Verenigd Koninkrijk en de overige 7% uit andere Europese landen. De dataverzameling vond plaats tussen 7 en 31 december 2019. Voor het analyseren van de enquête onder EV-bestuurders in 2019 werkte NewMotion samen met onderzoekers van de Rijksuniversiteit Groningen en Omnicom Public Relations Group Nederland.



© 2020

www.newmotion.com

The New Motion BV
Rigakade 20
1013 BC Amsterdam
Nederland