Elektrisch Rijden Monitor 2026

10 jaar elektrisch rijden in Nederland
Van nicheproduct tot gangbare keuze

10e jaargang



anwb ...en gaan

10 jaar elektrisch rijden in Nederland

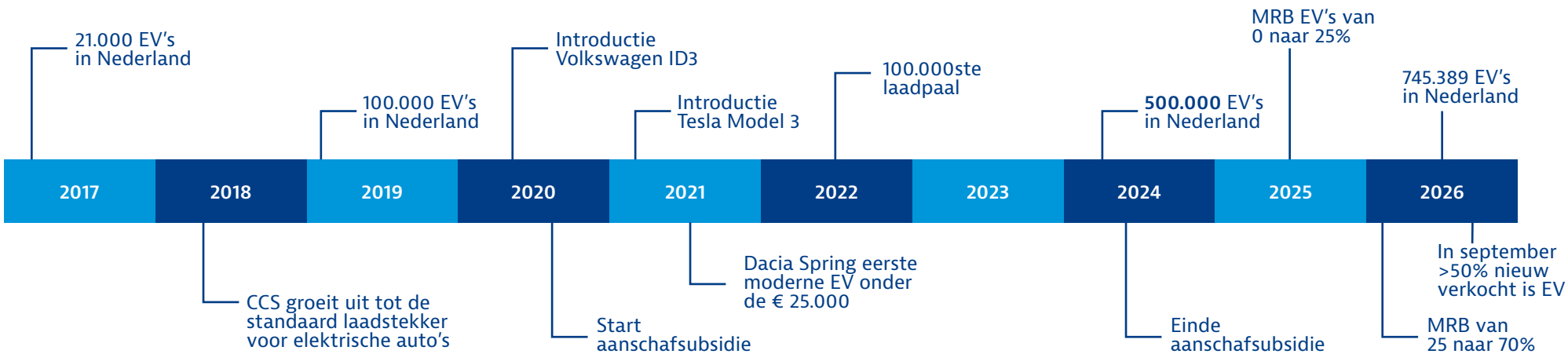
In vogelvlucht

Dit jaar is de tiende editie van de Elektrisch Rijden Monitor. Een mooi moment om niet alleen naar de stand van zaken van vandaag te kijken, maar ook om terug te blikken op de ontwikkeling van elektrisch rijden in Nederland. Want wie tien jaar geleden had voorspeld hoe normaal de elektrische auto inmiddels zou zijn, was waarschijnlijk voor optimist versleten.

De opmars van elektrisch rijden ging de afgelopen jaren razendsnel. Eind 2019 werd de grens van 100 duizend elektrische auto's doorbroken. In maart 2024 stond de teller al op 500 duizend, en inmiddels rijden er zo'n 770 duizend volledig elektrische auto's rond in Nederland.

Ook het laadnetwerk groeide mee: in 2022 werd de 100 duizendste publieke laadpaal geplaatst. Tegelijkertijd maakten nieuwe modellen elektrisch rijden voor steeds meer mensen bereikbaar. De Tesla Model 3 gaf elektrisch rijden in 2019 een flinke impuls onder zakelijke rijders, de Volkswagen ID.3 bracht de technologie in 2020 naar een breder publiek en met de Dacia Spring verscheen in 2021 voor het eerst een volledig elektrische auto met een vanafprijs onder de 25 duizend euro. En zo waren er de afgelopen 10 jaar vele mijlpalen.

Mijlpalen onderweg naar elektrisch rijden



Inhoudsopgave

- Waar staan we nu? 04
- Elektrisch rijden steeds meer ingeburgerd 07
- Polarisatie over elektrische auto's 14
- De ervaringskloof 18
- Betaalbaarheid elektrische auto's 26
- Auto als onderdeel elektriciteitsnetwerk 30
- Tien jaar terugkijken 34
- Hoe nu verder? 36
- Nederland in de Europese context 38
- Verantwoording 41



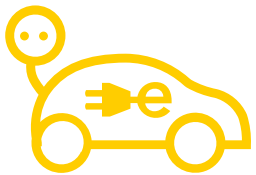
Waar staan we nu?

Elektrisch rijden in 2026



2017 vs 2026

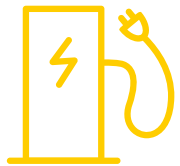
10 jaar elektrisch rijden in Nederland



Aantal EV's NL

2017: 21.000

2026: **745.389**



Aantal laadpunten in NL

2017: 31.369

2026: **228.086**



Aankoopintentie EV binnen 5 jaar

2017: 17%

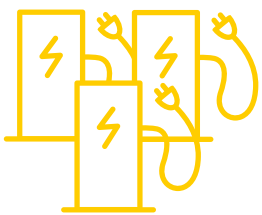
2026: **26%**



Aandeel EV NL'se wagenpark

2017: 0,2%

2026: **7,6%**



Aantal snellaadpunten in NL

2017: 949

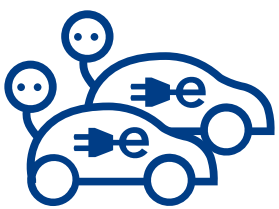
2026: **7.573**



Gemiddelde actieradius

2017: 172 km*

2026: **446 km**



Aantal EV-modellen

2017: 18

2026: **167**

** In de ERM 2017 werd de actieradius volgens de NEDC-methode gemeten. In de ERM 2026 is de WLTP-methode gebruikt.*

De 5 inzichten in 2026

1. Elektrisch rijden wordt steeds normaler

Tien jaar na de eerste Elektrisch Rijden Monitor is de elektrische auto uitgegroeid van een product voor een kleine groep enthousiastelingen tot een logische optie voor veel mensen die een nieuwe auto kopen. Het aanbod is tegenwoordig groot, ook in het betaalbare segment. Dat elektrisch rijden steeds verder doordringt in de samenleving blijkt ook uit de nieuwverkopen: in september 2026 was voor het eerst meer dan de helft van alle nieuw verkochte auto's in Nederland volledig elektrisch. De elektrische auto is daarmee niet langer een niche, maar een steeds gewoner onderdeel van het Nederlandse straatbeeld.

2. Meningen over EV blijven verdeeld, 2026 wel iets positiever

In 2026 is de houding tegenover elektrisch rijden licht verbeterd vergeleken met 2025. Het aandeel met een negatieve houding daalt, terwijl het positieve aandeel licht stijgt. Over tien jaar bekeken is het beeld nog wel duidelijk negatiever geworden. Drempels zoals aanschafprijs, beoogde actieradius en praktische beperkingen, zoals niet thuis kunnen laden, kunnen hierbij een rol spelen. Over een periode van 10 jaar bekeken is elektrisch rijden steeds meer een onderwerp geworden waarover de meningen sterk verdeeld zijn.

3. De ervaringskloof: wie elektrisch rijdt, is positiever

Mensen die elektrisch rijden, zijn duidelijk positiever over de kosten en het dagelijks gebruik van een elektrische auto dan mensen die dat niet doen. Zo denkt slechts 7% van de EV-rijders dat een auto met een brandstofmotor goedkoper is, tegenover 30% van de niet-EV-rijders. Ook vinden EV-rijders veel vaker dat een elektrische auto geschikt is voor dagelijks gebruik (57% tegenover 24%). Tegelijkertijd is er een positieve ontwikkeling zichtbaar: zowel EV-rijders als niet-EV-rijders schatten de laadkosten tegenwoordig gunstiger in dan een jaar geleden.

4. Nieuw en gebruikt groeien naar elkaar toe

De hoge brandstofprijzen lijken de vraag naar elektrische auto's het afgelopen jaar verder te hebben vergroot. Terwijl nieuwe elektrische auto's steeds goedkoper worden en er meer betaalbare modellen op de markt komen, zijn populaire tweedehands EV's juist fors in prijs gestegen. Zo werd een vijf jaar oude Volkswagen ID.3 ruim 23% duurder en steeg de waarde van een Hyundai Kona EV met 22%. Daardoor wordt het verschil in aanschafprijs tussen nieuwe en gebruikte elektrische auto's kleiner. Hoewel een nieuwe EV nog altijd duurder is in aanschaf, wordt nieuw kopen steeds aantrekkelijker door de nieuwste techniek, een grotere actieradius en langere garantievoorwaarden.

5. De auto als onderdeel van het elektriciteitsnet

De druk op het elektriciteitsnet speelt een steeds grotere rol in de discussie over elektrisch rijden. Van de automobilisten die geen elektrische auto overwegen, noemt 34% de belasting van het stroomnet als een belangrijke reden. Daarnaast verandert met het stoppen van de salderingsregeling per 1 januari 2027 de focus van duurzame energie. Niet alleen het opwekken van stroom wordt belangrijk, maar ook het slim opslaan en gebruiken ervan. Daardoor krijgt de elektrische auto naast vervoermiddel steeds meer een rol als onderdeel van het energiesysteem van de toekomst.

Elektrisch rijden steeds meer ingeburgerd

Stand van zaken na 10 jaar



Steeds meer mensen bekend met elektrisch rijden

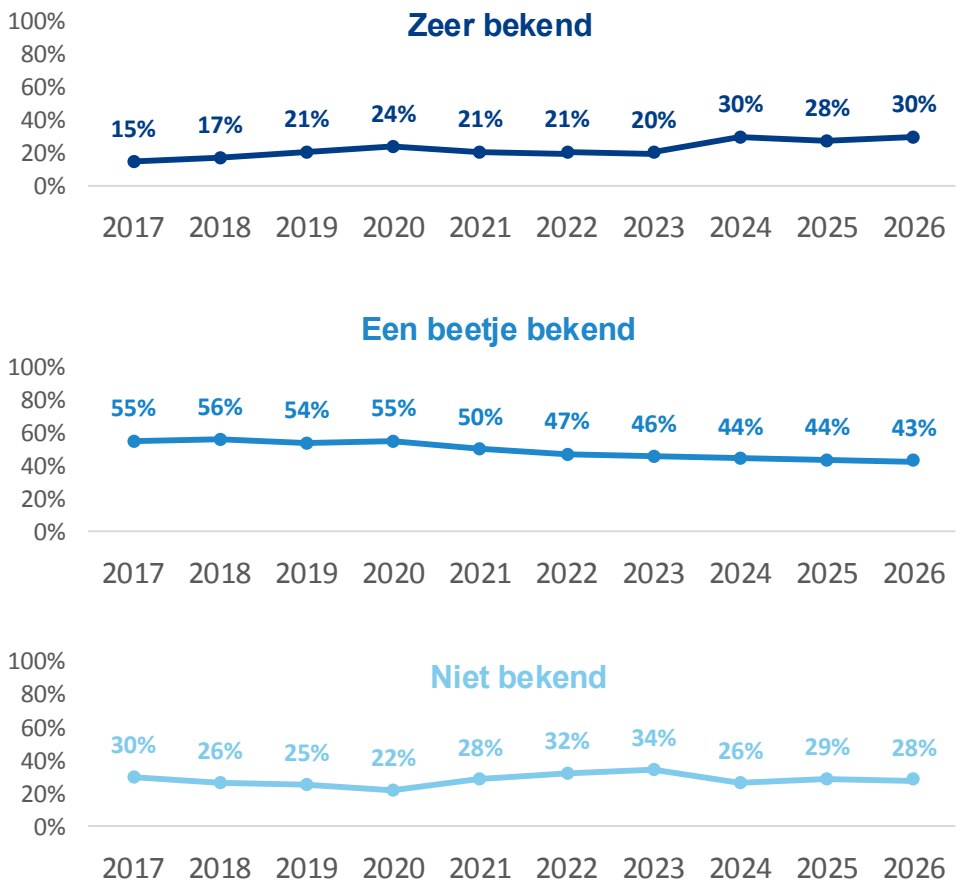
De groep ‘niet bekend’ beweegt niet mee

De bekendheid met elektrisch rijden is de afgelopen tien jaar aanzienlijk toegenomen. Het aandeel mensen dat aangeeft **zeer bekend** te zijn met elektrisch rijden is in deze periode zelfs verdubbeld.

Deze groei komt vooral voort uit de groep die zich eerder slechts **een beetje bekend** achtte met elektrisch rijden. Het aandeel van deze groep daalde van 55% naar 43%, wat erop wijst dat veel mensen in de loop der jaren meer kennis en ervaring hebben opgedaan met elektrisch rijden.

Tegelijkertijd is het aandeel mensen dat aangeeft **niet bekend** te zijn met elektrisch rijden in tien jaar tijd vrijwel ongewijzigd gebleven. Binnen deze groep zijn vrouwen, 55-plussers, lager opgeleiden en mensen met een inkomen onder modaal relatief sterk vertegenwoordigd.

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



N is ongeveer 2000 Nederlanders per jaar

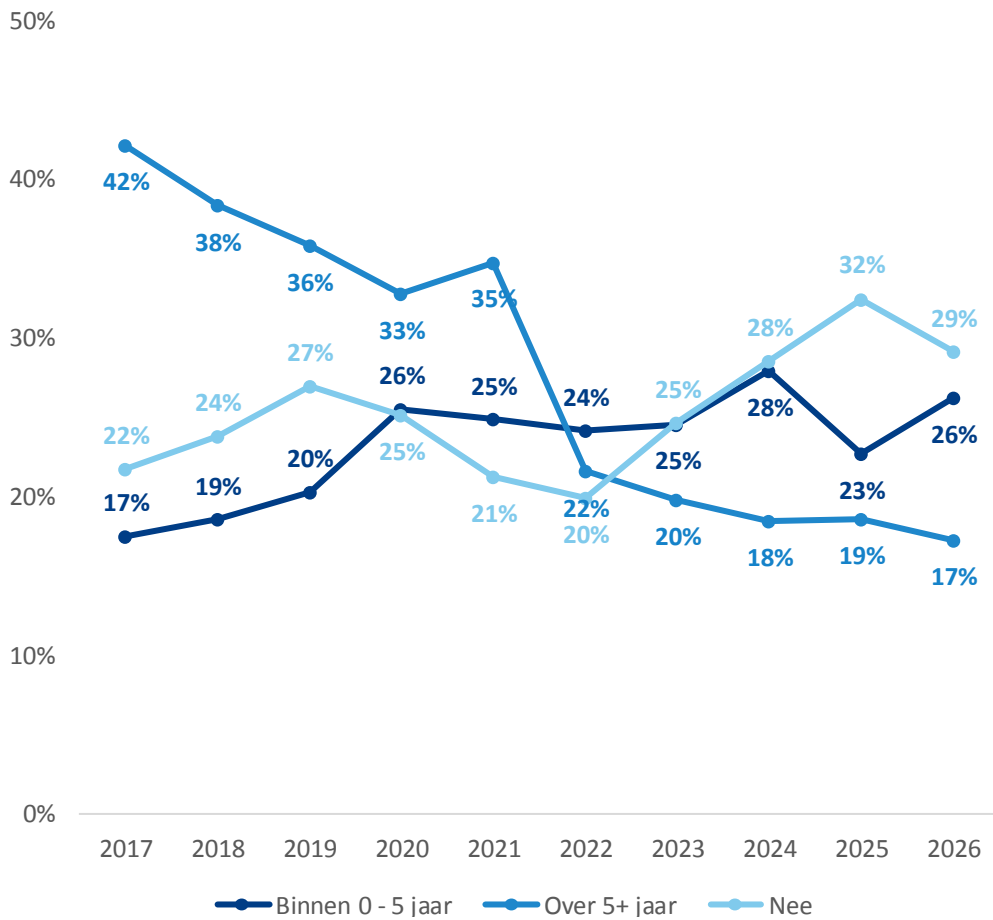
Aankoopintentie elektrische auto: binnenkort of helemaal niet

Hoge brandstofprijzen vergroten aankoopintentie

Er is de afgelopen jaren steeds meer tweestrijd ontstaan: of je bent voorstander van elektrisch rijden en je bent van plan op korte termijn over te stappen, of je bent tegenstander en hebt er in zijn geheel geen interesse in. De neutrale middengroep wordt daardoor steeds kleiner. Zij schuiven het kopen van een elektrische auto op de lange baan.

Afgelopen jaar is de aankoopintentie op korte termijn wel weer gestegen, na een dip in 2025. Mogelijk spelen de Iran-oorlog en de hoge brandstofprijzen hierbij een rol.

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



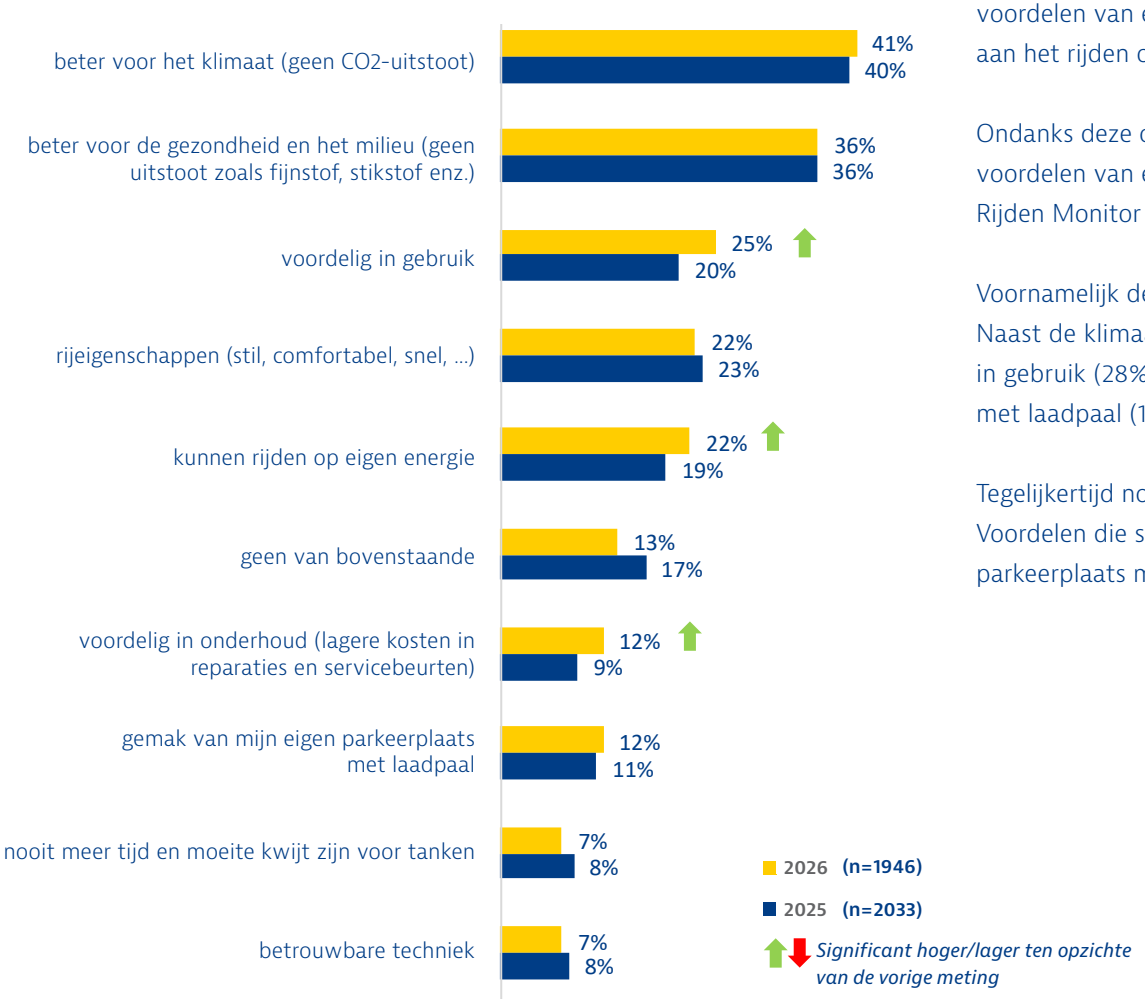
N is ongeveer 2000 Nederlanders per jaar
**Weet niet is niet meegenomen in deze grafiek*

Kostenvoordeel steeds belangrijker

Klimaat wordt als belangrijkste voordeel gezien van elektrische auto

Welke voordelen heeft een volledig elektrische auto volgens u?

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.



Ten opzichte van 2025 zijn de kostenvoordelen van een elektrische auto iets belangrijker geworden. Mogelijk onder invloed van de Iran-oorlog en de hoge brandstofprijzen. Doordat de kosten van brandstof zijn gestegen, worden de voordelen van elektrische auto's duidelijker. Ook wordt er meer waarde gehecht aan het rijden op eigen stroom.

Ondanks deze ontwikkeling, worden milieu en klimaat nog altijd als de belangrijkste voordelen van een elektrische auto gezien. Dit is al sinds de start van de Elektrisch Rijden Monitor 10 jaar geleden.

Voornamelijk de hogere inkomens weten veel verschillende voordelen te benoemen. Naast de klimaatvoordelen benoemen zij vaker rijeigenschappen (32%), voordelig in gebruik (28%), onderhoud (16%) en gemak van een eigen parkeerplaats met laadpaal (16%).

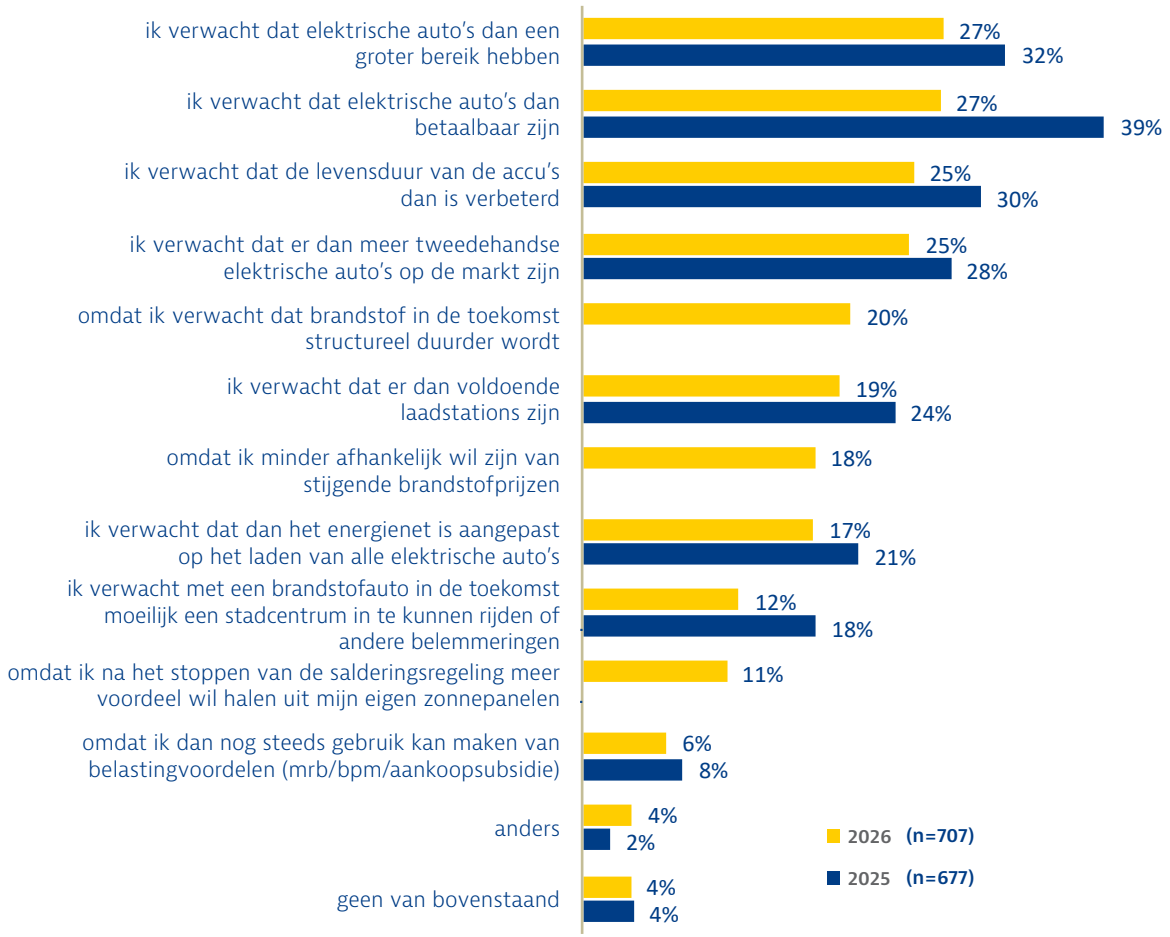
Tegelijkertijd noemen de lagere inkomens verschillende voordelen minder vaak. Voordelen die samenhangen met de thuissituatie, zoals het gemak van een eigen parkeerplaats met laadpaal, worden door deze groep minder vaak genoemd.

Dure brandstof stuurt mensen naar elektrische auto

Stoppen salderingsregeling ook impuls voor aanschaf EV

Waarom verwacht u binnen deze tijd een elektrische auto te kopen?

Basis: niet-EV rijders die van plan zijn op termijn een elektrische auto aan te schaffen



In verband met de actualiteit zijn dit jaar vragen toegevoegd over stijgende brandstofprijzen en de afschaffing van de salderingsregeling per 2027.

Voor één op de vijf consumenten spelen brandstofprijzen een belangrijke rol bij de overweging om een elektrische auto aan te schaffen. Daarnaast geeft één op de tien aan voor elektrisch rijden te kiezen om, na de afbouw van de salderingsregeling, de opgewekte stroom van hun zonnepanelen te kunnen gebruiken voor het laden van hun auto.

Opvallend is dat er maar beperkt verschillen te zien zijn naar inkomen. Betere betaalbaarheid is wel een belangrijkere trigger voor de lagere inkomens (32%) terwijl bereik juist iets minder bepalend lijkt te zijn (24%).

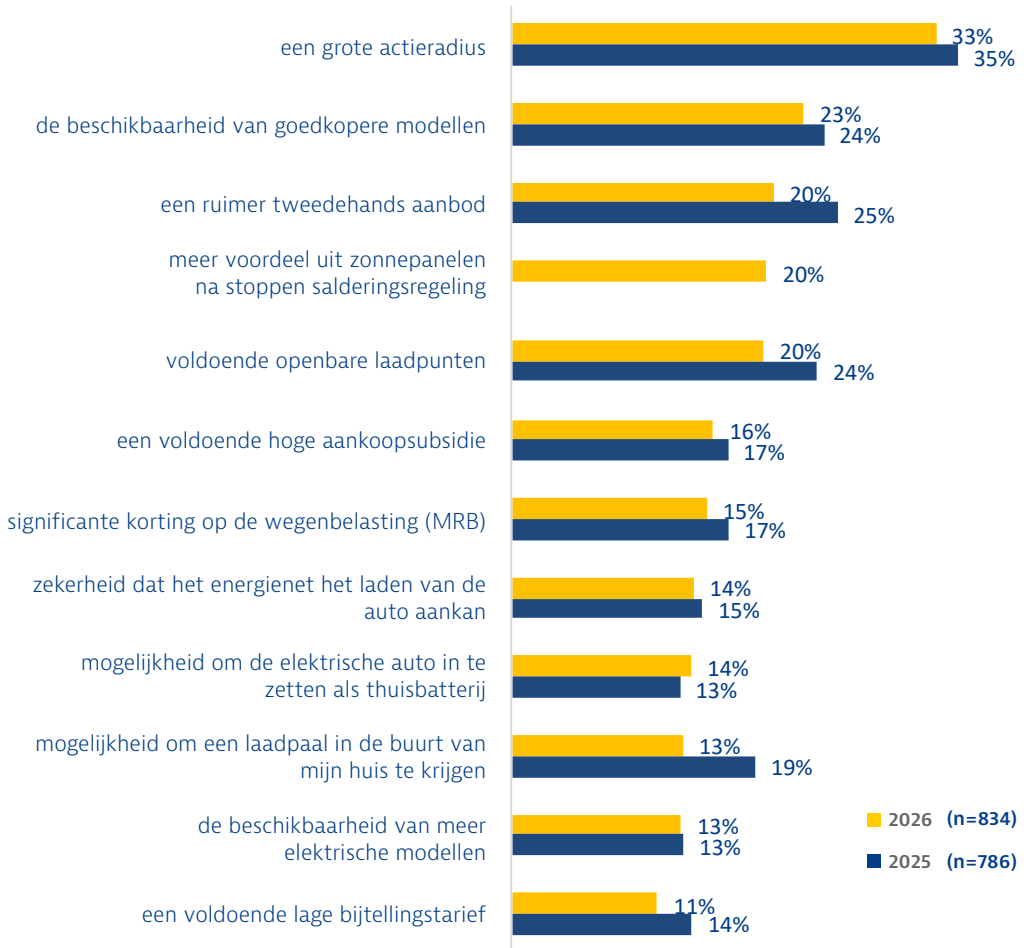
2027: Eigen zonnestroom en elektrische auto goede combinatie

Kleinere drempel geworden: aanbod tweedehands en voldoende laadpunten

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

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.

Basis: iedereen die van plan is op termijn een elektrische auto aan te schaffen



Op 1 januari 2027 stopt de salderingsregeling. Daardoor kun je de stroom die je met zonnepanelen opwekt en teruglevert niet langer verrekenen met de stroom die je van het net afneemt. Een elektrische auto kunnen gebruiken om de eigen zonnestroom te verzilveren is daardoor in de aanloop naar 2027 belangrijker geworden. Dit sluit aan bij een voordeel dat men noemt: ‘kunnen rijden op eigen energie’ die in 2026 is gestegen naar 22%.

Verder zijn het vooral grotere actieradius, goedkopere modellen en een ruimer tweedehands aanbod die mensen zouden kunnen aanzetten om een elektrische auto aan te schaffen. Deze triggers zijn de afgelopen jaren stabiel gebleven.

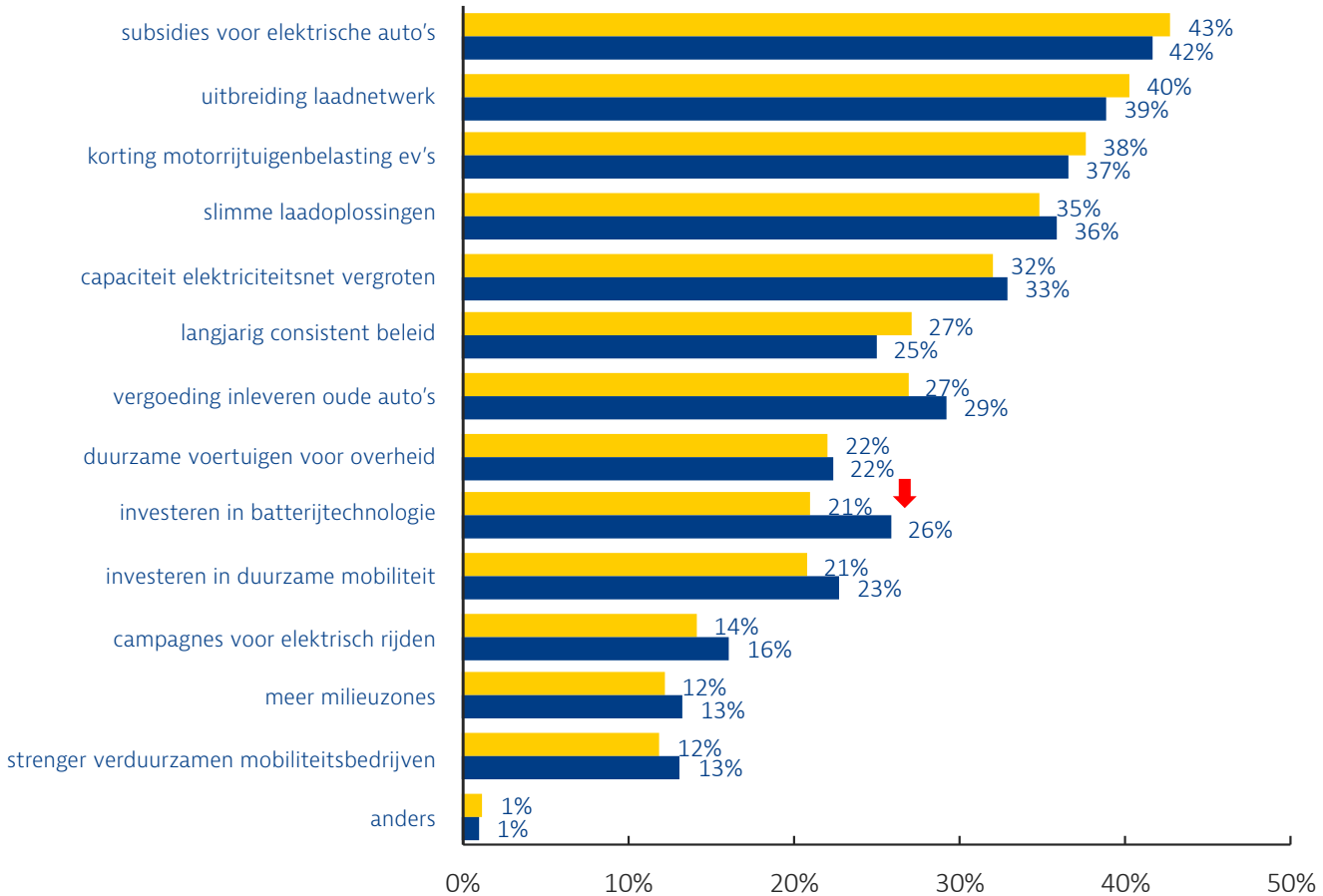
De beschikbaarheid van goedkopere modellen speelt vooral een rol bij de lagere inkomens (29%). Voor deze groep is het voordeel uit eigen zonnepanelen juist een kleinere trigger (11%). Onder hogere inkomens is juist de actieradius cruciaal (44%), net als de zekerheid dat het energienetwerk het laden van de auto aan kan (21%).

Rol van overheid? Aankoopsubsidie blijft grootste wens

Vooral financiële maatregelen + uitbreiding laadnetwerk + capaciteit elektriciteitsnet vergroten

Op welke punten moet de overheid een rol spelen?

Basis: iedereen die het belangrijk vindt dat de overheid een rol speelt in de planning om volledig elektrisch te gaan rijden



Zes op de tien Nederlanders vindt het belangrijk dat de overheid een actieve rol speelt in de overgang naar volledig elektrisch rijden.

Binnen deze groep liggen de prioriteiten vooral bij financiële maatregelen en de randvoorwaarden voor elektrisch rijden.

Aankoopsubsidies voor elektrische auto's (42%) blijven de meest genoemde wens, gevolgd door uitbreiding van het laadnetwerk (39%), stimulering korting op de motorrijtuigenbelasting (37%) en slimme laadoplossingen (34%). Ook het vergroten van de capaciteit van het elektriciteitsnet wordt door bijna een derde van de Nederlanders genoemd (31%).

"Klimaat is iets waar de overheid een hand in moet hebben. En de oplaadpalen komen niet vanzelf"

2026 (n=1128)

2025 (n=1143)

Significant hoger/lager ten opzichte van de vorige meting

Polarisatie over elektrische auto's

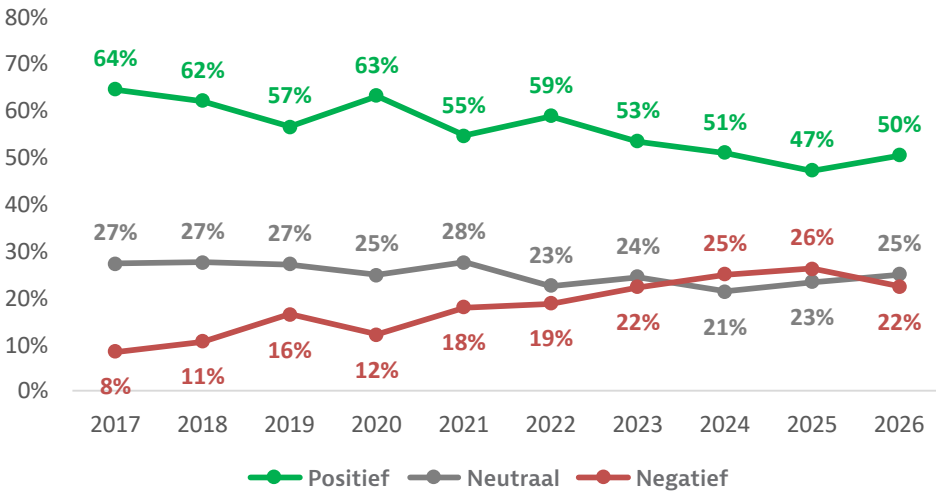
Steeds meer voor- maar ook tegenstanders



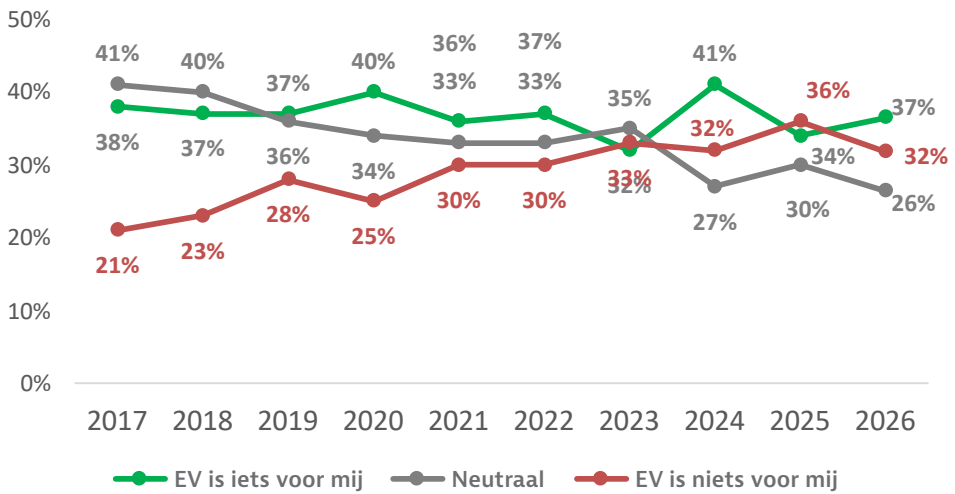
Houding tegenover elektrisch rijden licht verbeterd in 2026

Over een periode van 10 jaar is de negatieve houding gegroeid

Hoe staat u in het algemeen tegenover volledig elektrische auto's?



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



In 2026 staan Nederlanders iets positiever tegenover elektrische auto's dan een jaar eerder. Over de langere termijn is het beeld nog steeds minder positief. Sinds 2017 is de positieve groep kleiner geworden en de negatieve groep gegroeid. Dit wijst erop dat Nederlanders zich een steeds duidelijker oordeel vormen over elektrisch rijden. Betaalbaarheid en bekendheid kunnen hierbij een rol spelen. Daarnaast staan mensen die minder bekend zijn met elektrisch rijden doorgaans minder positief tegenover elektrische auto's.

Ook vinden in 2026 iets meer Nederlanders een volledig elektrische auto iets voor zichzelf dan een jaar eerder. Mogelijk spelen gestegen brandstofprijzen hierin een rol. Gekeken over een periode van 10 jaar blijft deze groep ongeveer even groot. Wel vinden meer mensen elektrisch rijden niet bij zichzelf passen, terwijl de neutrale groep kleiner is geworden. Zorgen over actieradius, niet thuis kunnen laden, het elektriciteitsnet en de hoogte van toekomstige autobelastingen kunnen elektrisch rijden minder aantrekkelijk maken als persoonlijke keuze.

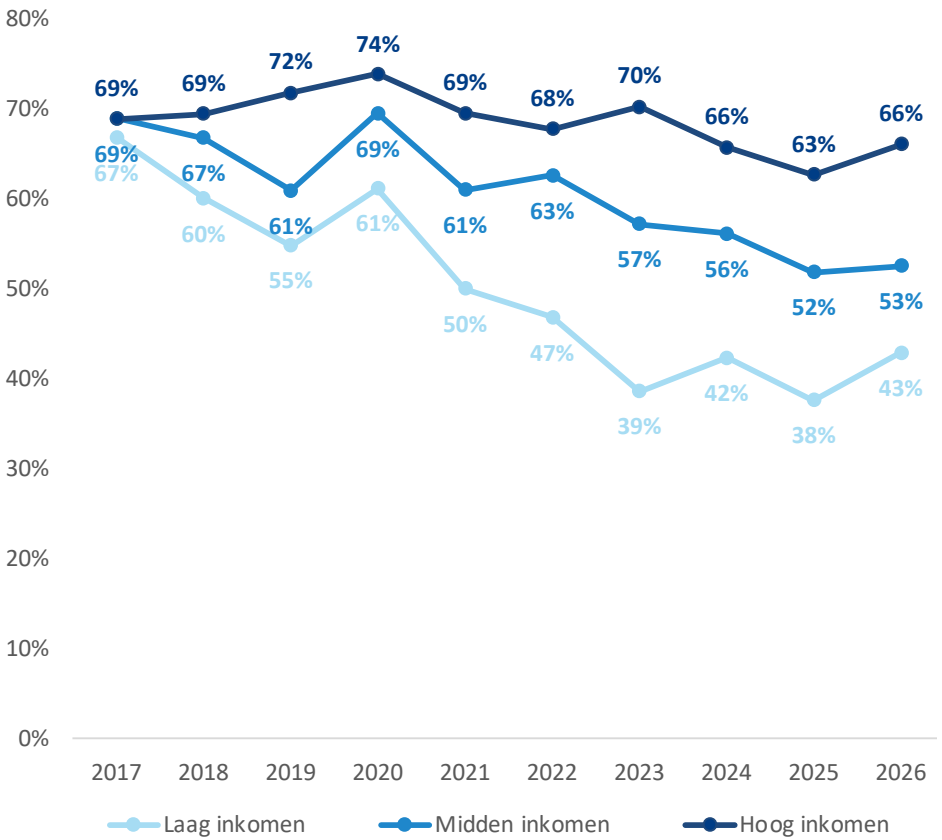
N is ongeveer 2000 Nederlanders per jaar

Houding verschilt sterk per inkomen

Vooral lagere inkomens zijn veel negatiever geworden

Hoe staat u in het algemeen tegenover volledig elektrische auto's?

Basis: alle Nederlanders. Getoond: aandeel dat (enigszins) positief tegenover volledig elektrische auto's staat.



Waar tien jaar geleden alle inkomensgroepen even positief waren, zijn ze inmiddels uit elkaar gegroeid. Vooral de lagere inkomens zijn veel negatiever, en ook de middeninkomens zijn minder enthousiast. De positieve houding van hoge inkomens is redelijk stabiel gebleven.

Deze groeiende kloof zien we terug in de voordelen die men noemt. Hogere inkomens benoemen vaker voordelen, zoals rijeigenschappen, voordelig in gebruik, onderhoud en eigen parkeerplaats met laadpaal. Lage inkomens doen dit minder, mogelijk omdat zij in mindere mate bekend zijn met elektrisch rijden.

De vraag roept wel op: wat kan worden gedaan om de lage en middeninkomens beter in de EV transitie te betrekken?

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

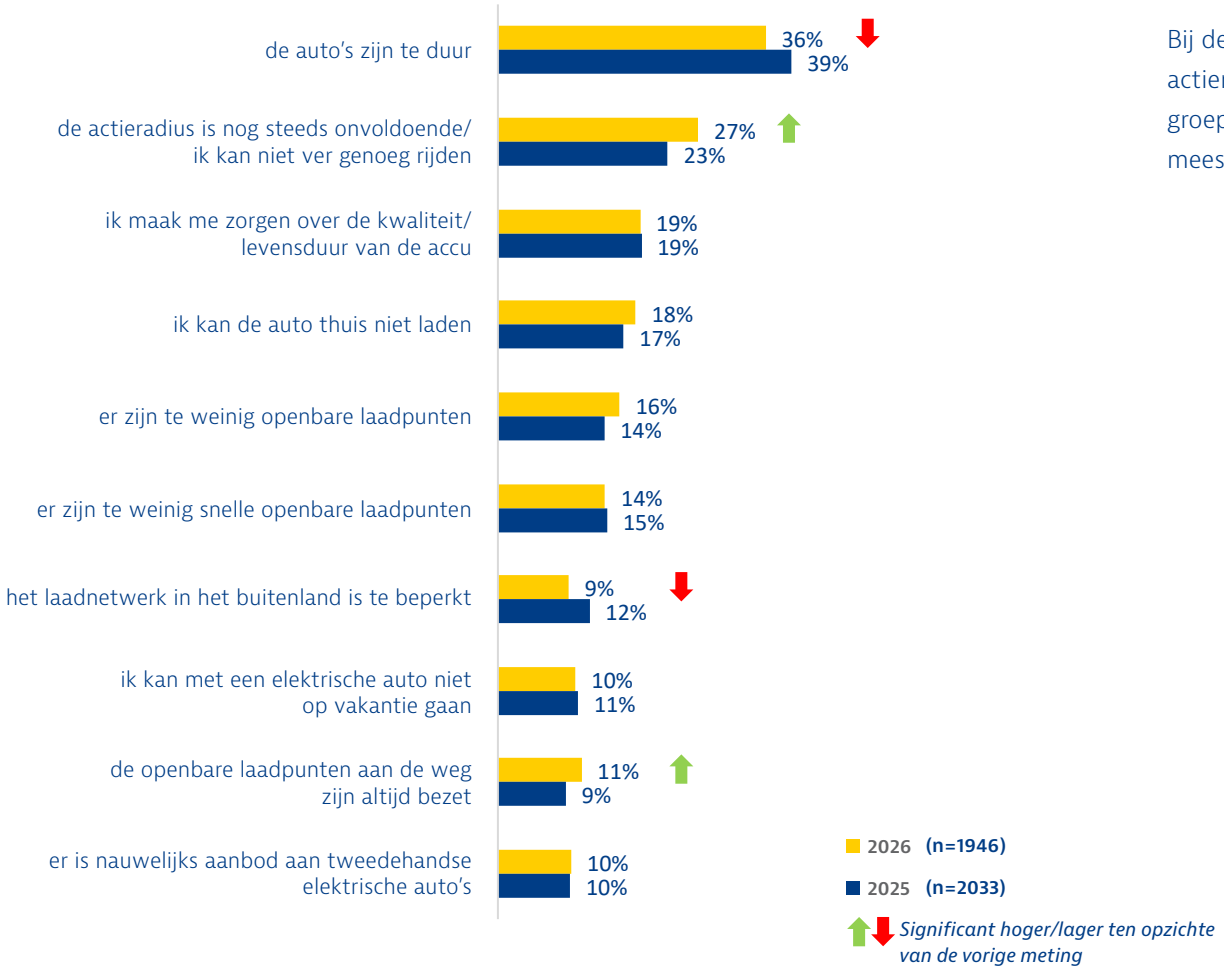
N is ongeveer 2000 Nederlanders per jaar

Aanschafprijs blijft de belangrijkste drempel

Voldoende actieradius ook aandachtspunt

Welke nadelen heeft het rijden van een volledig elektrische auto volgens u? Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.

Basis: alle Nederlanders



Ondanks dat de aanschafprijs van een elektrische auto de afgelopen 10 jaar fors is gedaald, is het nog altijd de belangrijkste drempel voor veel mensen.

Bij de ondervraagden is het afgelopen jaar de zorg over voldoende actieradius toegenomen. Echter, wanneer we inzoomen op de groep EV-rijders (pagina 24), geeft 81% aan dat de actieradius meestal of altijd voldoende is.

De ervaringskloof

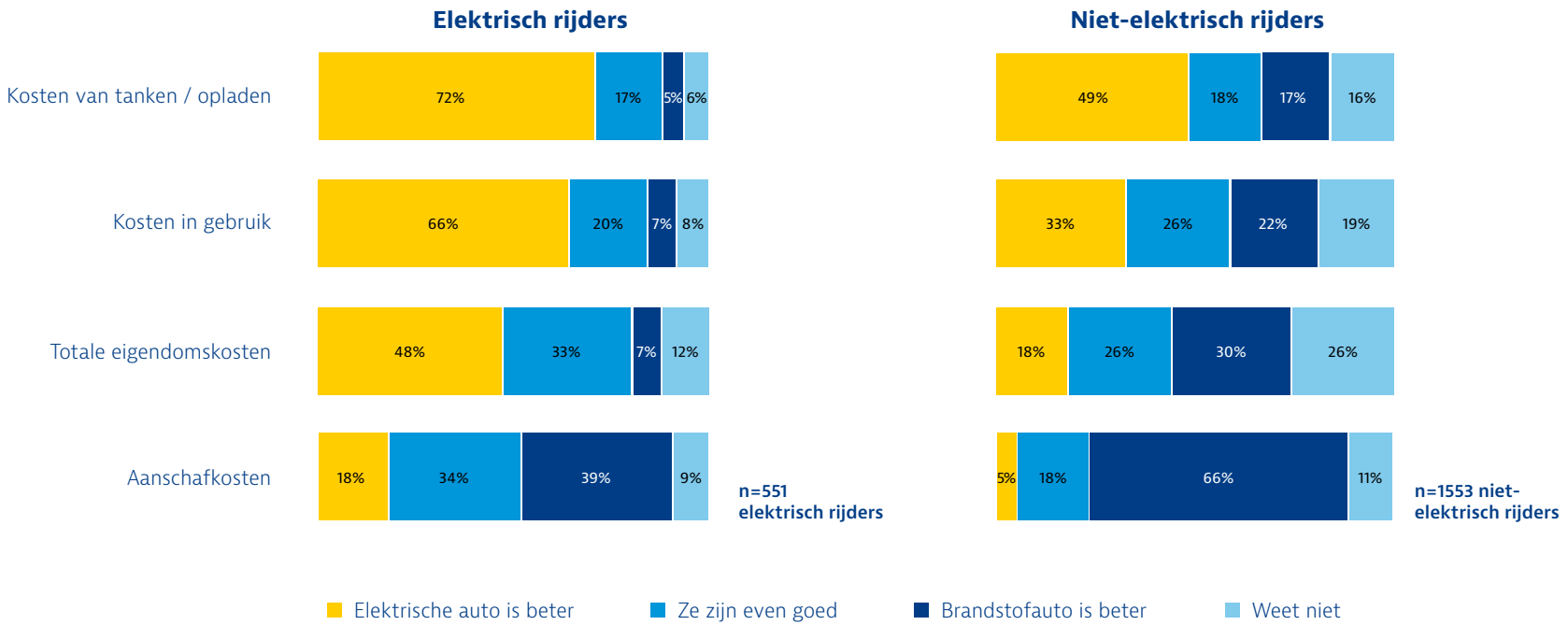
Bekend maakt bemind



Ervaring leidt tot positiever beeld

Wel zien niet-elektrisch rijders steeds vaker kostenvoordelen

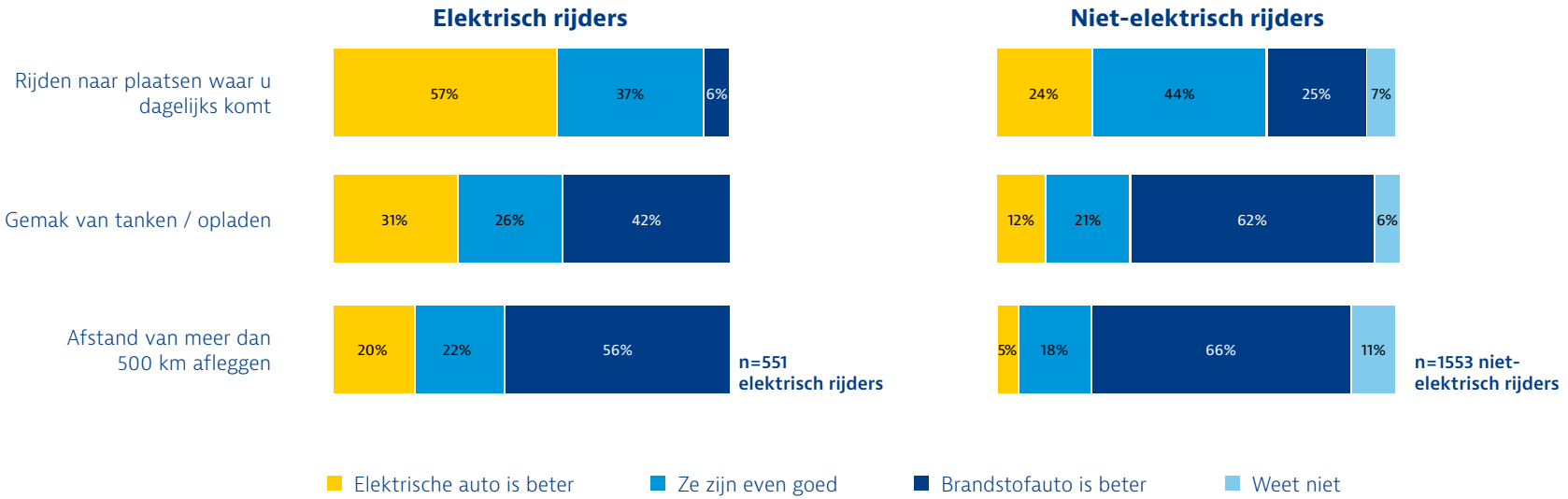
Geef voor elk van de volgende uitspraken aan of u een brandstofauto of een elektrische auto beter vindt, of dat ze ongeveer hetzelfde zijn.



94% van EV-rijders zegt: voor dagelijkse rit is EV gelijkwaardig of beter

Voor afstanden van meer dan 500 km voorkeur brandstofauto

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

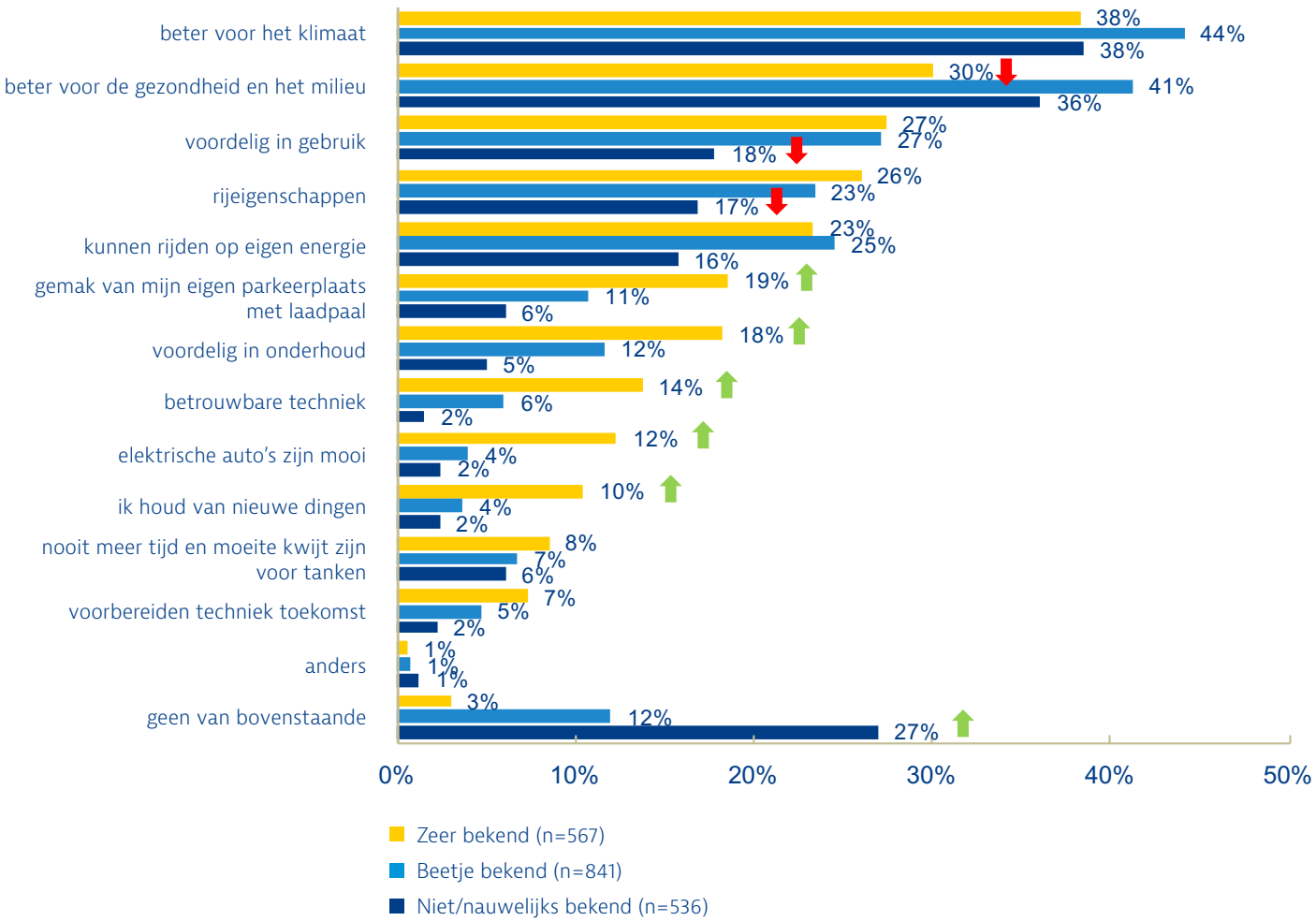


Hoe bekender met elektrisch rijden, hoe positiever

Minder bekenden kennen vooral klimaat en milieuvoordelen

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

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.



Kennis van elektrisch rijden is bepalend in hoe men naar de voordelen van elektrisch rijden kijkt. Mensen die niet of nauwelijks bekend zijn met elektrisch rijden kunnen vaker geen voordelen opnoemen. Als ze wel voordelen noemen zijn dat vooral de traditionele argumenten rondom klimaat/ milieu. Voordelen rondom kosten, gemak en betrouwbaarheid worden door deze groep nauwelijks genoemd.

De groepen die er wel mee bekend zijn noemen deze voordelen juist vaak. Positieve gebruikskosten, rijeigenschappen en kunnen rijden op eigen energie worden door zowel de zeer bekende als de beetje bekende groep vaak genoemd. De wat meer niche onderdelen die te maken hebben met onderhoud, betrouwbaarheid, techniek en design worden alleen door de zeer bekende groep vaker genoemd.

n=1946 Nederlanders

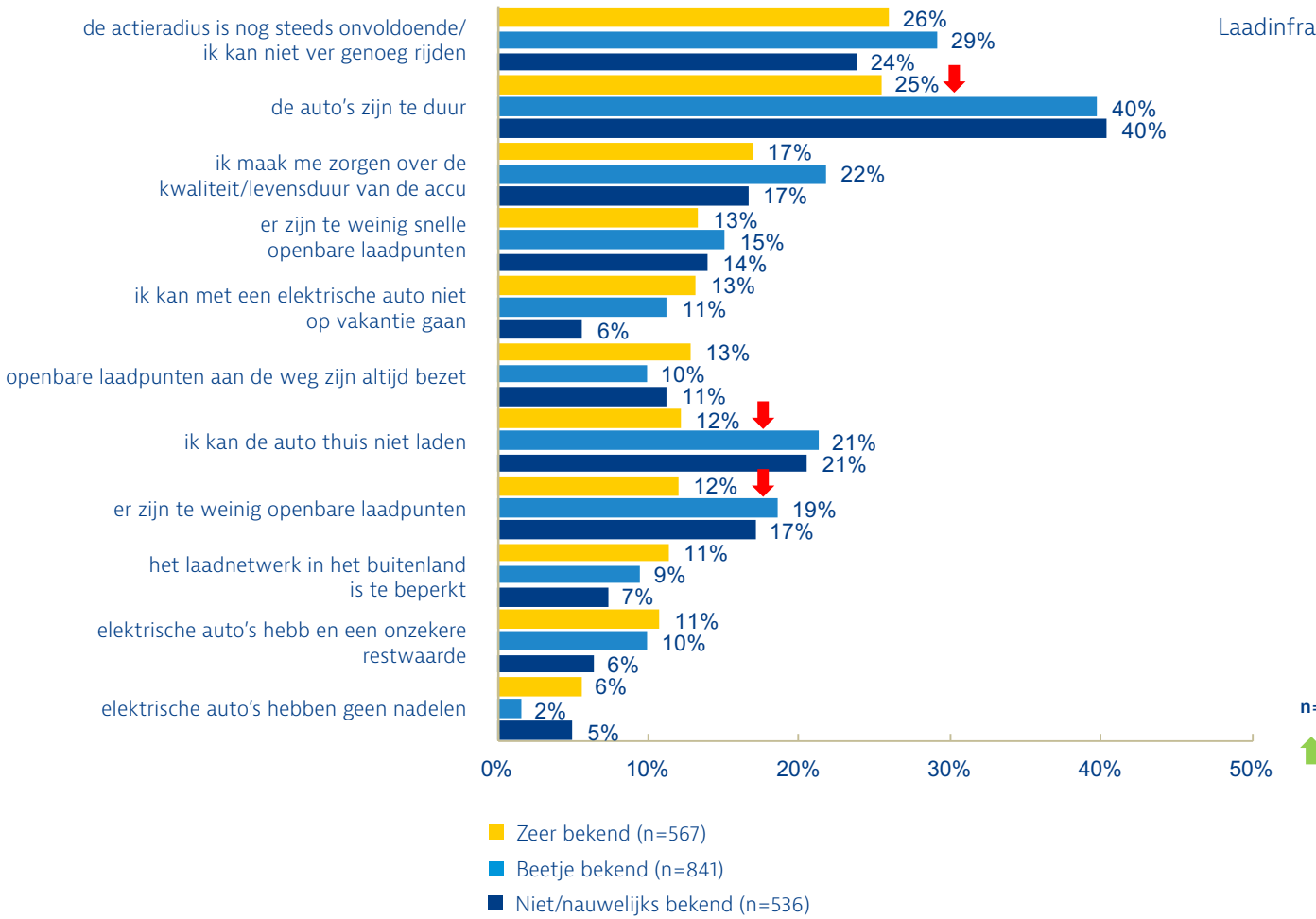
Significant hoger/lager ten opzichte van de vorige meting

Aanschafprijs vooral barrière voor groep minder bekenden

Hoe meer ervaring met elektrische auto, hoe minder negatief

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

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.



n=1946 Nederlanders

Significant hoger/lager ten opzichte van gemiddeld

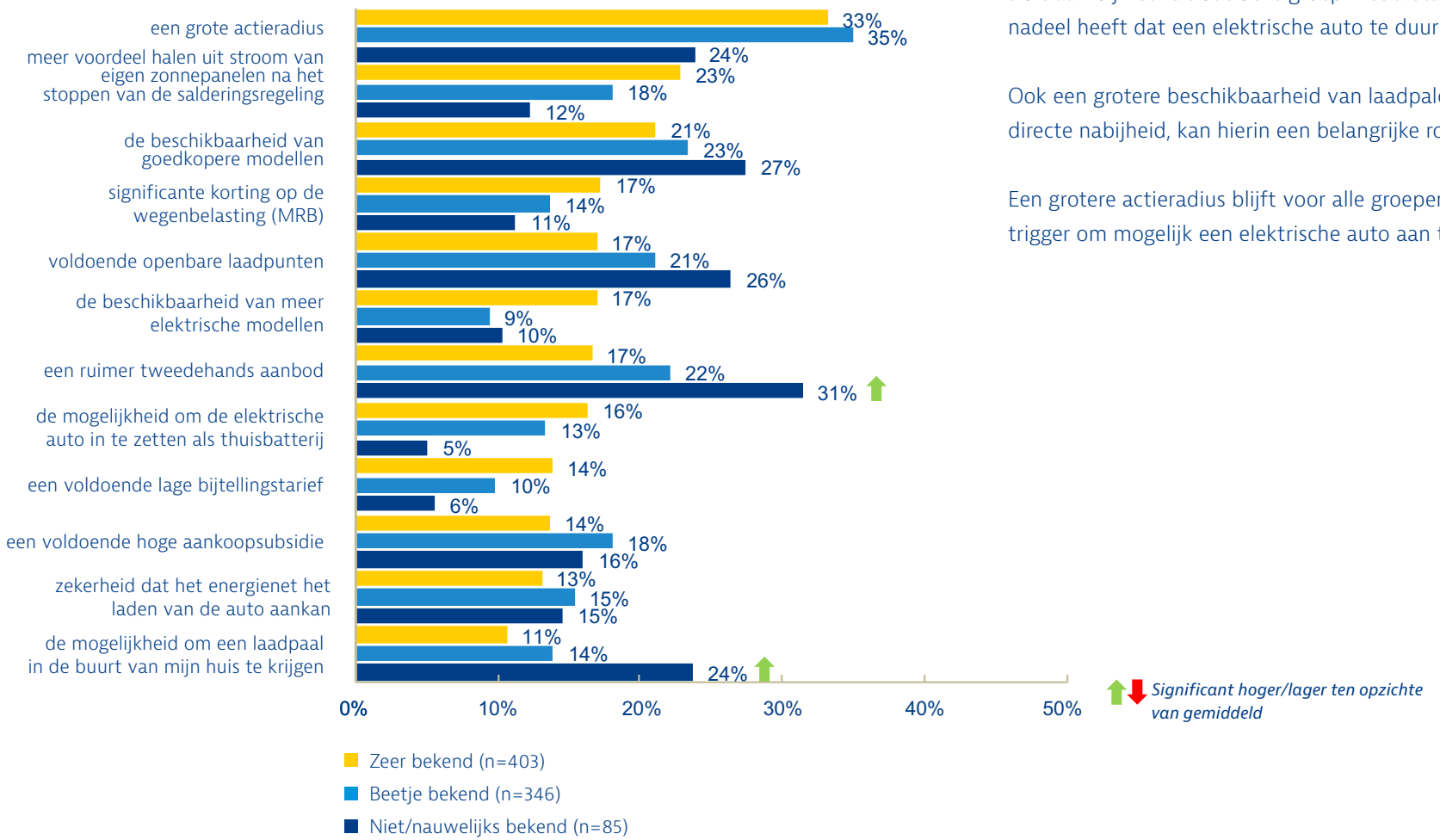
Het zijn vooral de beetje/niet/nauwelijks bekende groepen die prijs als belangrijke barrière opwerpen. De zeer bekende groep, die vaker ook een hoger inkomen heeft, wordt veel minder tegengehouden door prijs(perceptie). Voor deze groep is met name een beperkte actieradius een mogelijke drempel. Laadinfrastructuur is daarentegen een minder grote zorg.

Belangrijkste triggers: actieradius en betaalbare modellen

Groep niet bekenden denkt vooral aan meer laadpalen en een ruimer tweedehands aanbod

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

Respondenten konden maximaal 3 antwoorden kiezen.
Basis: iedereen die van plan is op termijn een elektrische auto aan te schaffen



Hoewel de onbekende groep niet in groten getale direct geïnteresseerd is in een elektrische auto, zien we dat de groep onbekenden die wél is geïnteresseerd bovengemiddeld vaak zou worden getriggerd door een breder tweedehands aanbod. Dit sluit aan bij het feit dat deze groep met afstand als belangrijkste nadeel heeft dat een elektrische auto te duur is (zie vorige pagina).

Ook een grotere beschikbaarheid van laadpalen, met name in de directe nabijheid, kan hierin een belangrijke rol spelen.

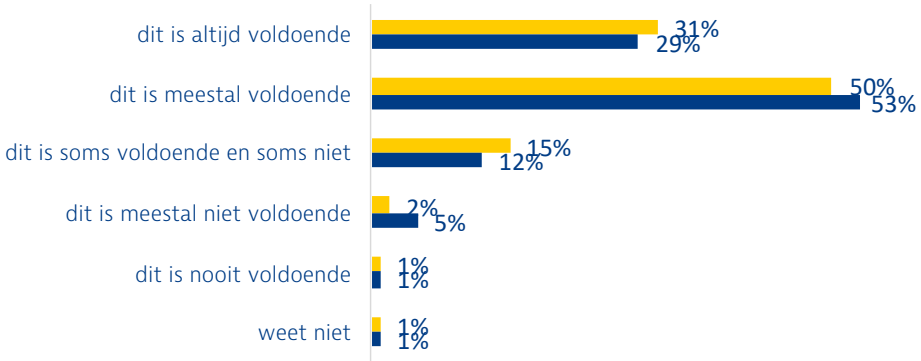
Een grotere actieradius blijft voor alle groepen een belangrijke trigger om mogelijk een elektrische auto aan te schaffen.

EV-rijders tevreden over actieradius

1 op de 3 haalt door fabrikant opgegeven bereik

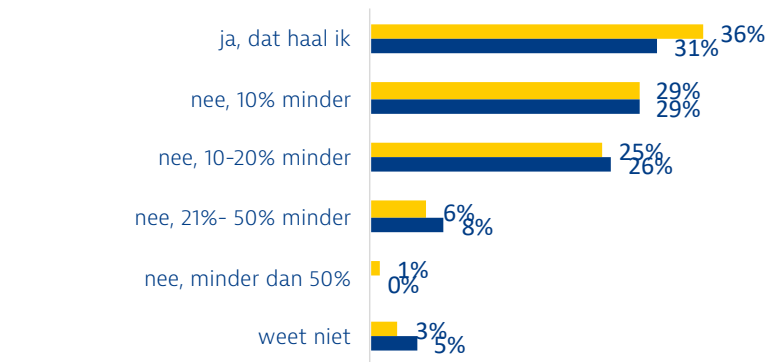
Is de actieradius van uw elektrische auto in de praktijk voldoende?

Basis: EV-rijders



Hoe ervaart u de maximale actieradius van uw elektrische auto in de praktijk?

Basis: EV-rijders die bekend zijn met de actieradius



Ondanks dat de actieradius van elektrische auto's vaak als probleem wordt gezien, is dit in de praktijk zelden een struikelblok. Een op de drie behaalt altijd de actieradius, terwijl ongeveer de helft in de praktijk minimaal 80% van de maximale actieradius haalt. Wat aangeeft dat de zorgen die men vooraf heeft rondom de actieradius zelden gerechtvaardigd zijn.

2026 **(n=479)**

2025 **(n=551)**

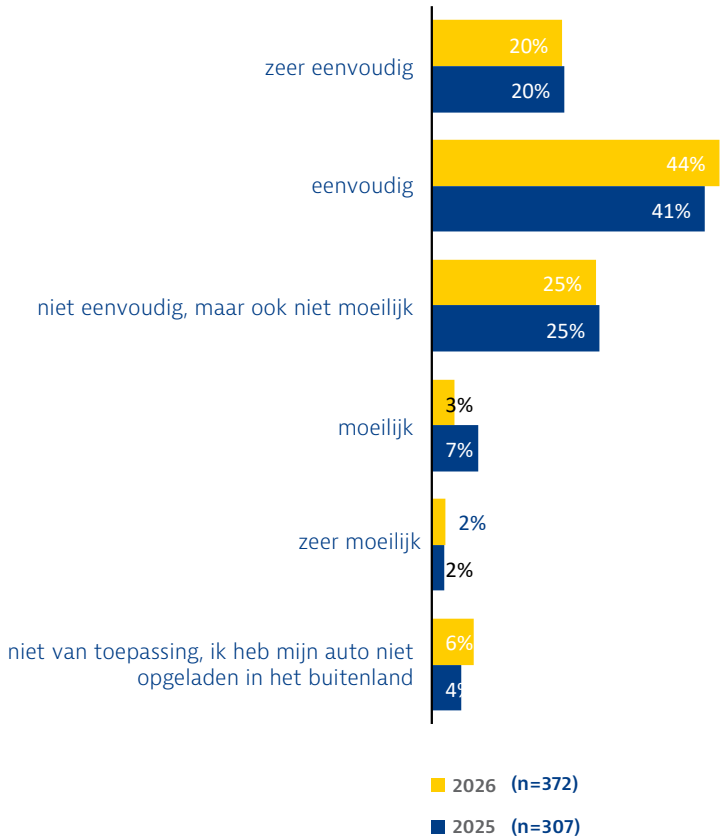
Significant hoger/lager ten opzichte van de vorige meting

Laden in het buitenland wordt als eenvoudig ervaren

Wel meer voorbereiding nodig

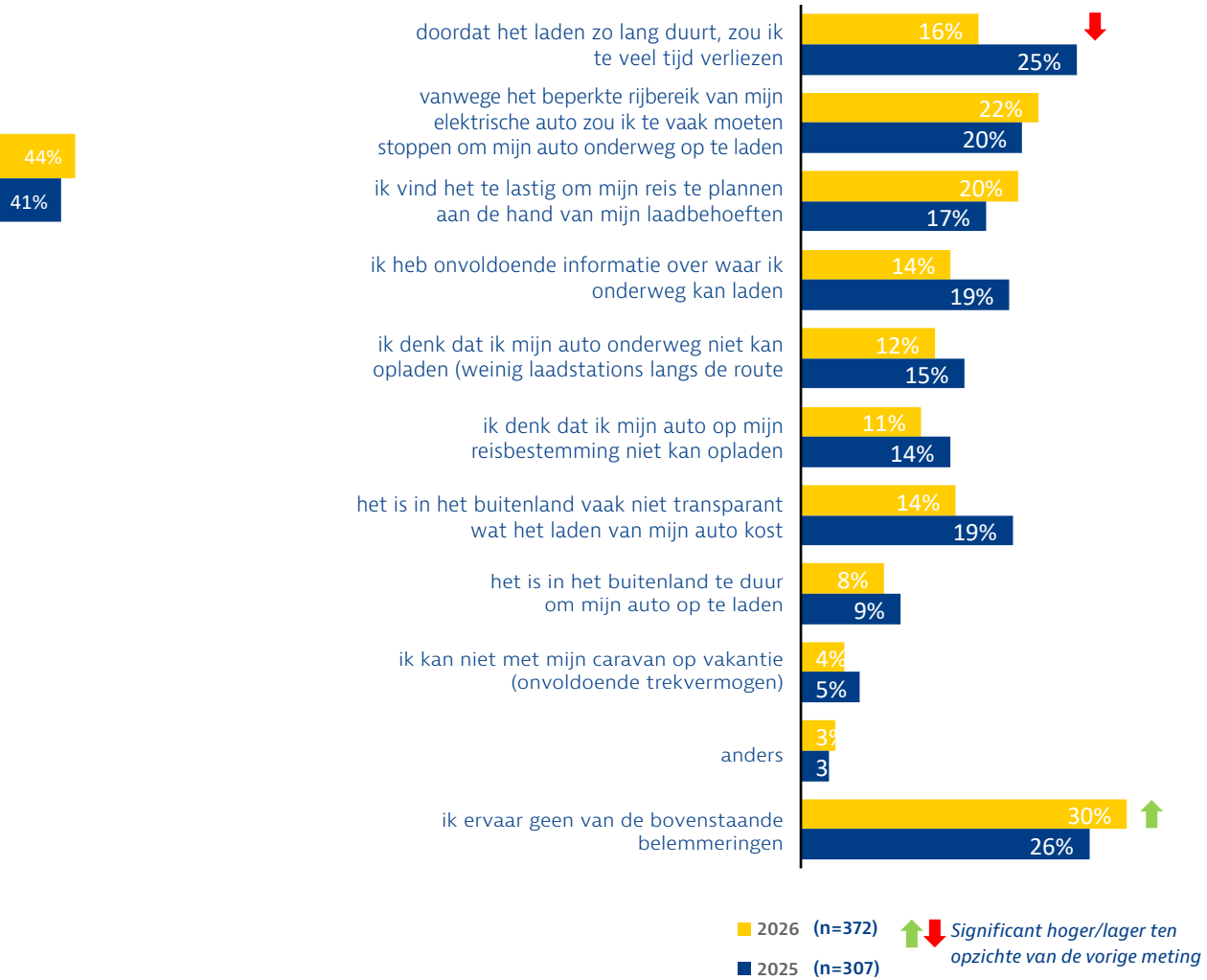
Hoe ervaart u het laden van uw elektrische auto in het buitenland?

Elektrisch rijders die in het buitenland zijn geweest



Welke van de volgende belemmeringen ervaart u tijdens laden in het buitenland?

n=372 elektrisch rijders die in het buitenland zijn geweest



Betaalbaarheid elektrische auto's

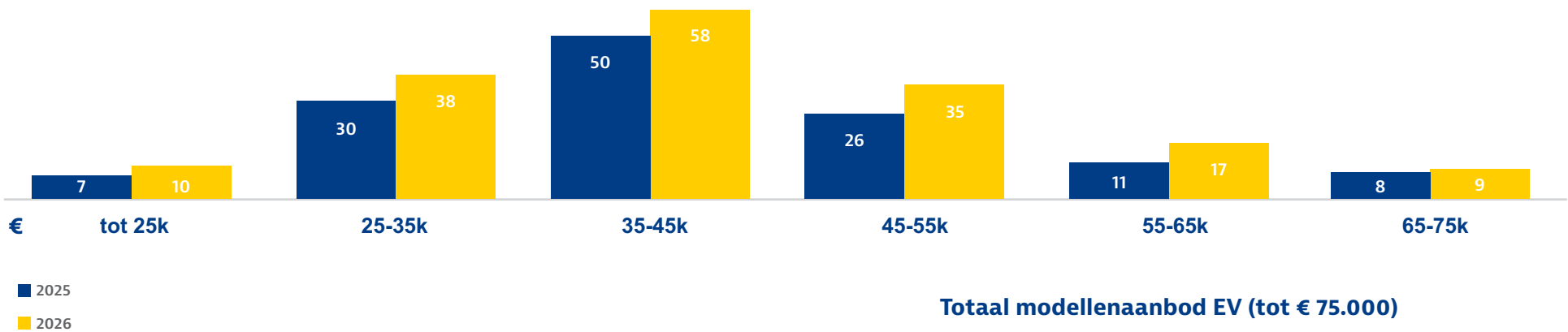
Nieuwe auto's goedkoper, tweedehands duurder



Aanbod betaalbare modellen zet door

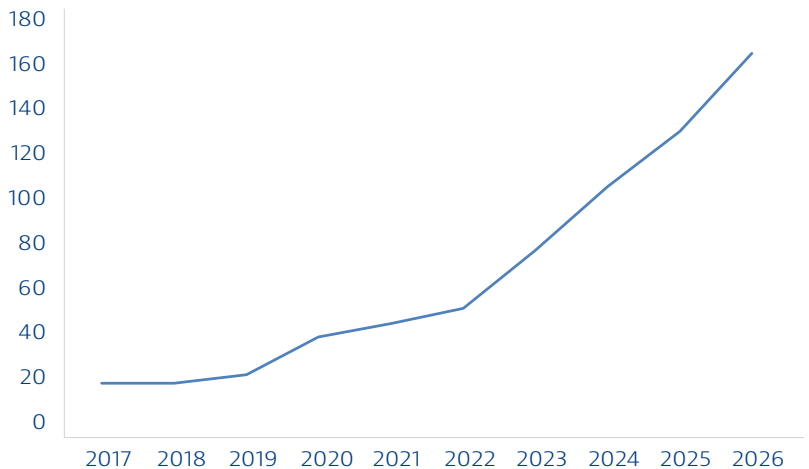
In 10 jaar tijd is het totaalaanbod bijna vertienvoudigd

Aantal elektrische modellen per prijssegment



Dit jaar zijn er weer 35 nieuwe elektrische modellen op de markt bij gekomen. Ook in de lagere prijssegmenten is er steeds meer keuze, zo is de categorie tot 35.000 euro in de afgelopen twee jaar stevig gegroeid (van 16 naar 48 modellen). Ook het aanbod van jong gebruikte elektrische auto's komt voor steeds meer Nederlanders binnen bereik. Deze markt is nu zo gezond, dat de afschrijving genormaliseerd is.

Totaal modellenaanbod EV (tot € 75.000)



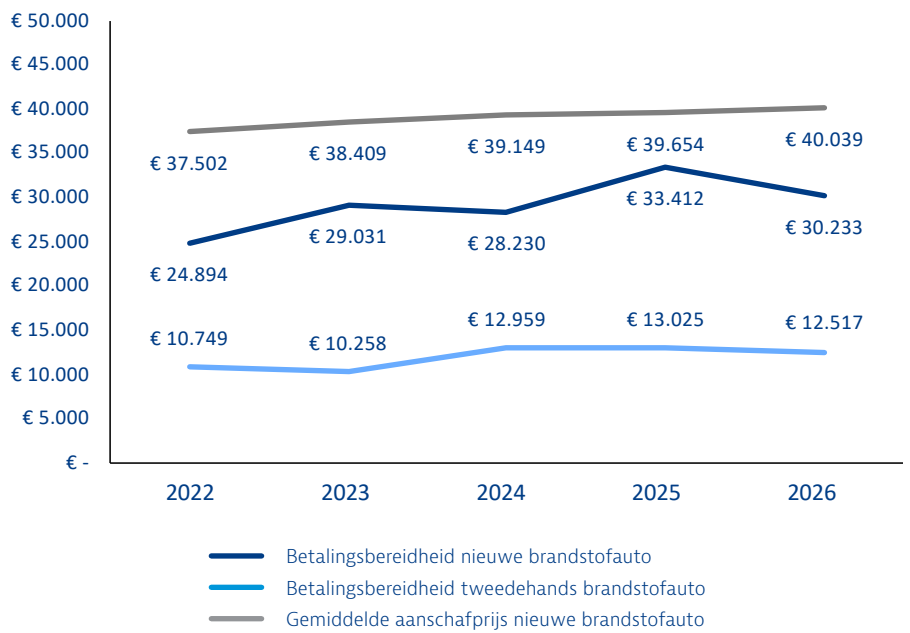
Na jaren van stijging betalingsbereidheid, zwakt deze nu af

Verschil in betalingsbereidheid licht in het voordeel van elektrische auto's

Opvallend is dat de betalingsbereidheid voor zowel nieuwe brandstofauto's als nieuwe elektrische auto's is gedaald. Dit is niet verder uitgevraagd en kan daarom niet goed worden verklaard. Wel lijkt de gemiddelde aanschafprijs van nieuwe EV's in de praktijk lager uit te vallen dan officiële prijslijsten suggereren, doordat fabrikanten regelmatig kortingen geven.

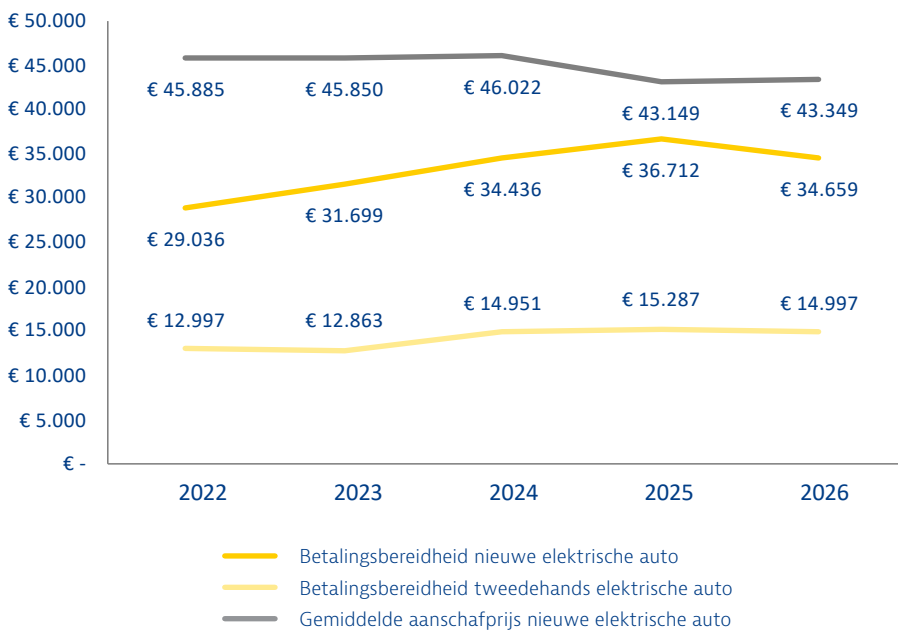
Wel zichtbaar is dat de bereidheid om voor een EV extra te betalen ten opzichte van een brandstofauto nog steeds aanwezig is. Deze meer betalingsbereidheid is ten opzichte van vorig jaar zelfs licht gestegen. Daarbij wordt de gemiddelde EV-prijs mede beïnvloed door de relatief grote zakelijke markt, waarin vaker voor duurdere modellen en uitvoeringen wordt gekozen.

Betalingsbereidheid brandstof auto's



Vraag: Hoeveel bent u bereid te betalen voor een benzine- of dieselauto (nieuw of tweedehands)?

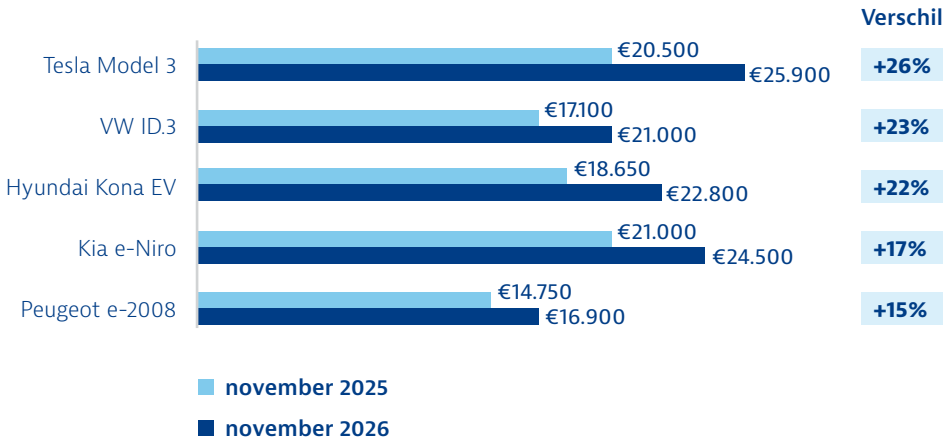
Betalingsbereidheid elektrische auto's



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

Prijs gebruikt groeit naar nieuw toe

Populaire EV-occasions worden fors duurder terwijl nieuwprijzen stabiliseren



Bron: ANWB Koerslijst (november 2025 en november 2026)
Prijsontwikkeling gebruikte EV's, 5 jaar oude auto met km-stand 75.000

Benieuwd wat een gebruikte auto momenteel waard is?
Je kunt de actuele waarde opzoeken in de ANWB Koerslijst

De vraag naar occasions van populaire EV's is het afgelopen jaar sterk toegenomen. De hoge brandstofprijzen hebben elektrisch rijden aantrekkelijker gemaakt, waardoor vooral courante modellen die uit de lease komen gewild zijn. Dit vertaalt zich direct in de prijzen. Zo steeg de occasionprijs van een vijf jaar oude Tesla Model 3 met 26%, terwijl ook de Volkswagen ID.3 (+23%), Hyundai Kona EV (+22%), Kia e-Niro (+17%) en Peugeot e-2008 (+15%) fors duurder werden.

Opvallend is dat deze prijsstijgingen plaatsvinden terwijl de nieuwprijzen van veel elektrische auto's juist stabiliseren of dalen. Door de groeiende vraag naar tweedehands exemplaren van populaire EV's blijven occasionprijzen relatief hoog. Hierdoor wordt het verschil in aanschafprijs tussen nieuwe en gebruikte elektrische auto's steeds kleiner. Dit maakt nieuw kopen relatief aantrekkelijker, waarbij kopers profiteren van de nieuwste techniek, een grotere actieradius en vaak langere garantievoorwaarden.

Auto als onderdeel elektriciteitsnetwerk

Energieopslag op wielen

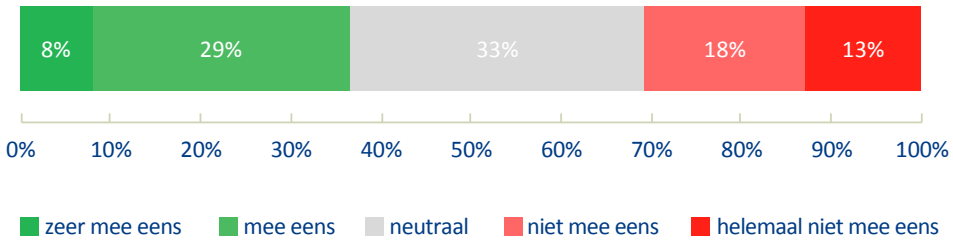


Einde salderingsregeling: overtollige zonnestroom naar auto

Heb je veel overschot, dan is een elektrische auto interessant als opslag

Het afschaffen van de salderingsregeling heeft invloed op mijn overweging om een elektrische auto te kopen

n=866 iedereen die van plan is op termijn een (volledig) elektrische auto aan te schaffen



Vanaf 1 januari 2027 stopt de salderingsregeling. Daardoor kan opgewekte zonnestroom niet langer worden verrekend met stroom die van het net wordt afgenomen. Een elektrische auto opladen wordt dan een van de aantrekkelijkste manieren om zelf opgewekte zonne-energie direct te benutten.

Waar we eerder al zagen dat het afschaffen van de salderingsregeling voor 1 op de 5 Nederlanders een belangrijke trigger is om een elektrische auto te overwegen, zien we bij een expliciete uitvraag dat dit aandeel stijgt naar ruim 37 procent.

Vraag: in hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stelling?

Vehicle-to-grid nog in de kinderschoenen

Bekendheid eigen stroom terugleveren aan energienet neemt wel toe

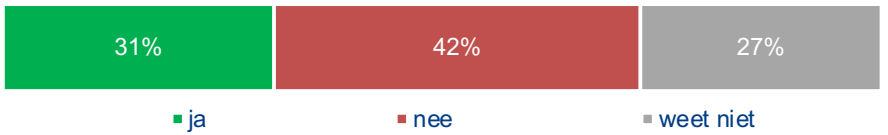
Bekendheid van V2G

Basis: Nederlanders



Overweging van V2G

Basis: Nederlanders



De bekendheid van Vehicle-To-Grid (V2G) is gestegen. Waar in 2025 nog ongeveer een kwart van de Nederlanders hiervan gehoord had, is dit in 2026 al ruim een derde van Nederland. Vooralsnog beperkt deze bekendheid zich vooral tot 'horen zeggen'. Minder dan 1 op de 10 Nederlanders geeft aan er echt iets inhoudelijks van te weten.

Inhoudelijke kennis van V2G beperkt gebleven, waardoor de groep die V2G overweegt ook beperkt is. Nog altijd neemt ongeveer 3 op de 10 Nederlanders V2G in overweging, doet 4 op 10 dit niet en 3 op de 10 Nederlanders weet dit nog niet.

Significant hoger/lager ten opzichte van de vorige meting

***Vraag Bekendheid:** In de volgende vragen gaan we het hebben over vehicle-to-grid (V2G). V2G verwijst naar de verbinding tussen elektrische voertuigen en het elektriciteitsnet. Het basisidee van V2G is het gebruik van batterijen van elektrische auto's als manier om elektriciteit op te slaan en juist te leveren aan het elektriciteitsnet wanneer elektrische voertuigen niet in gebruik zijn. Had u voor het invullen van deze vragenlijst al gehoord van vehicle-to-grid (V2G)?*

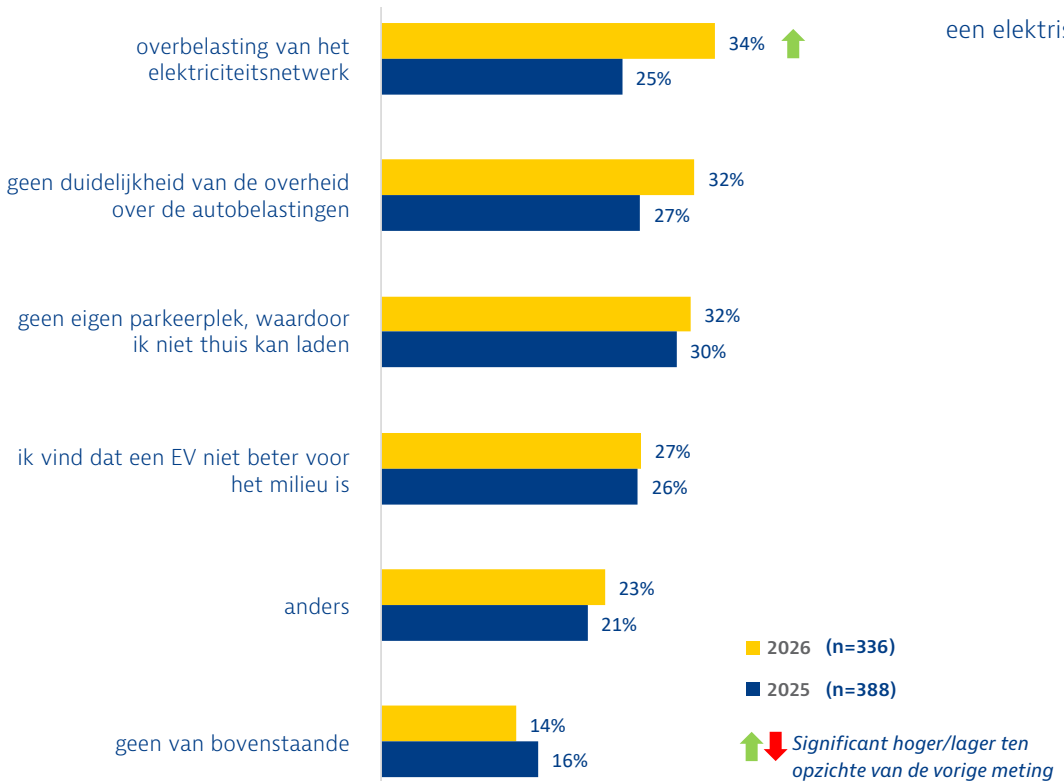
***Vraag Overweging:** Neemt u de mogelijkheden om de elektrische auto als opslag voor energie te gebruiken mee in uw overweging om elektrisch te gaan rijden?*

Energietransitie leidt tot nieuwe uitdagingen

Angst voor overbelasting elektriciteitsnetwerk

Waarom overweegt u geen elektrische auto?

Basis: Nederlandse automobilisten die geen EV overwegen



Ondanks dat Vehicle-to-Grid als concept nog niet enorm leeft, doet de toegankelijkheid van het elektriciteitsnetwerk dit wel. De mogelijke overbelasting van het elektriciteitsnetwerk is nu een belangrijke reden geworden om niet voor een elektrische auto te kiezen.

10 jaar elektrisch rijden in Nederland

Van niche tot een logische optie



Terugkijken 10 jaar leren en aanpassen

Toen ANWB in 2017 begon met de Elektrisch Rijden Monitor was de elektrische auto nog een nicheproduct. Aantrekkelijk voor leaserijders vanwege de lage bijtelling, interessant voor pioniers die vooruit wilden lopen op de ontwikkelingen, maar voor veel Nederlanders nog geen vanzelfsprekende keuze.

Het aandeel volledig elektrische auto's in de nieuwverkoop lag rond de 1,7 procent en eind oktober van dat jaar reden er nog geen 20 duizend batterij-elektrische auto's rond in Nederland. Meer dan 80 procent van de nieuw verkochte auto's had een benzinemotor. Publiek laden was op veel plekken nog gratis, het aantal laadpunten beperkt en de actieradius voor veel automobilisten een belangrijk zorgpunt.

Bovendien was de toekomst van emissievrij rijden nog allesbehalve uitgekristalliseerd. Tien jaar geleden was het niet vanzelfsprekend dat de batterij-elektrische auto de dominante aandrijflijn zou worden. Waterstof werd door velen gezien als het uiteindelijke eindbeeld, terwijl batterij-elektrisch vaak werd beschouwd als een tussenstap. Batterij-elektrisch groeide echter uit tot de standaard voor personenvervoer.

Tweedehandsmarkt

Ook over standaarden bestond lange tijd onzekerheid. Japanse fabrikanten kozen voor de CHAdeMO-snellaadstekker, terwijl Europese merken inzetten op CCS. Jarenlang zorgde deze strijd voor onzekerheid bij automobilisten. Pas in 2018 werd de strijd definitief beslecht en groeide CCS uit tot de dominante standaard. Ondertussen ontwikkelde ook de techniek zich razendsnel. Waar batterijdegradatie in de beginjaren een veelgenoemde zorg was, blijkt inmiddels uit praktijkervaring dat deze angst grotendeels ongegrond was. Fabrikanten geven vaak standaard acht jaar of 160.000 kilometer garantie op het batterijpakket. Dat is aanzienlijk langer dan de garantietermijnen die tien jaar geleden gebruikelijk waren. De verwachting is inmiddels dat de batterij bij normaal gebruik vaak minimaal net zo lang meegaat als de auto zelf. Dat heeft ook bijgedragen aan het ontstaan van een stabiele tweedehandsmarkt voor elektrische auto's.

Aanschafsubsidie

De plug-in hybride speelde in deze ontwikkeling een bijzondere rol. Tien jaar geleden werd deze gezien als een overgangstechnologie tussen brandstofauto's en volledig elektrisch rijden. In zekere zin is dat nog steeds zo. Aanvankelijk richtten fiscale stimuleringsmaatregelen zich vooral op plug-in hybrides, voordat de aandacht verschoof naar volledig elektrische auto's. Tegelijkertijd heeft de populariteit van plug-in hybrides geholpen om investeringen in publieke laadinfrastructuur op gang te brengen.

Ook de financiële kant van elektrisch rijden veranderde sterk. In de beginjaren was elektrisch rijden vooral bereikbaar voor zakelijke rijders dankzij fiscale voordelen zoals de lage bijtelling en vrijstelling van BPM en motorrijtuigenbelasting. Met de introductie van de aanschafsubsidie voor particulieren (SEPP) in 2020 werd elektrisch rijden voor een veel grotere groep Nederlanders bereikbaar. Inmiddels verandert de fiscale behandeling opnieuw. In 2025 betaalden EV-rijders een kwarttarief voor de motorrijtuigenbelasting en vanaf 2026 geldt een korting van 30 procent, waardoor 70 procent van het reguliere tarief verschuldigd is.

Meer merken, meer modellen

Anno 2026 staat de markt er fundamenteel anders voor. Grofweg 40 procent van alle nieuw verkochte auto's is volledig elektrisch en in verschillende maanden ligt dat aandeel zelfs boven de 50 procent. De elektrische auto heeft zich ontwikkeld van nicheproduct tot mainstream keuze. Automobilisten rijden zonder veel moeite elektrisch naar hun Europese vakantiebestemmingen, laadpunten zijn vrijwel overal beschikbaar en het aanbod van merken en modellen is groter dan ooit.

Tien jaar Elektrisch Rijden Monitor laat daarmee niet alleen de ontwikkeling van een technologie zien, maar vooral de ontwikkeling van een markt die volwassen is geworden.

Hoe nu verder?

Een blik in de nabije toekomst



Vooruitkijken Drie kernvragen

De afgelopen tien jaar groeide het aandeel volledig elektrische auto's van een niche naar een vaste waarde op de automarkt. De komende tien jaar zet die ontwikkeling door. Waar de eerste fase vooral draaide om de auto zelf, verschuift de aandacht nu naar de rol van de elektrische auto binnen een veel groter energiesysteem.

De uitdagingen van gisteren, zoals actieradius, laadpalen en batterijlevensduur, maken plaats voor nieuwe vragen. Hoe houden we elektrisch rijden betaalbaar? Hoe voorkomen we overbelasting van het elektriciteitsnet? En hoe zorgen we ervoor dat iedereen kan profiteren van de voordelen van elektrisch rijden?

1. De elektrische auto wordt onderdeel van het elektriciteitsnet

De gemiddelde auto staat ruim 23 uur per dag stil. Juist daarin schuilt een enorme kans. De batterij van een elektrische auto kan niet alleen worden gebruikt om te rijden, maar ook om stroom op te slaan wanneer er een overschot is en terug te leveren wanneer de vraag groot is.

Daardoor verandert de elektrische auto van vervoermiddel naar energieopslag op wielen. Overtollige zonnestroom kan worden opgeslagen in de auto, later worden gebruikt voor de woning of zelfs worden ingezet om het elektriciteitsnet te ondersteunen. Technisch kan dit al en de eerste commerciële toepassingen dienen zich aan. De uitdaging zit niet langer in de techniek, maar in de organisatie. Het ontwikkelen van een gebruiksvriendelijk systeem waarmee miljoenen automobilisten eenvoudig kunnen deelnemen aan slim en bidirectioneel laden is misschien wel de grootste opgave voor de komende tien jaar.

Kernvraag: hoe maken we de elektrische auto een vanzelfsprekend onderdeel van het energiesysteem?

2. Thuis laden of publiek laden: de nieuwe tweedeling

Waar elektrisch rijden vroeger vooral een verschil kende tussen mensen die wel of geen elektrische auto konden betalen, ontstaat een nieuwe tweedeling tussen mensen die thuis kunnen laden en mensen die afhankelijk zijn van publieke laadpalen. Wie beschikt over een eigen oprit profiteert van lagere stroomprijzen, kan eigen zonnestroom benutten en krijgt steeds meer mogelijkheden om inkomsten te verdienen met slimme laad- en energiediensten. Voor automobilisten die afhankelijk zijn van publieke laadpunten zijn deze voordelen veel minder vanzelfsprekend. Daardoor dreigt een situatie waarin de grootste voordelen van elektrisch rijden vooral terechtkomen bij huishoudens met een eigen parkeerplaats.

Kernvraag: hoe zorgen we ervoor dat ook gebruikers van publieke laadpalen kunnen profiteren van de voordelen van slim laden, lagere energiekosten en nieuwe verdienmodellen?

3. Wordt kiezen voor een gebruikte EV ingewikkelder?

Elektrische auto's gaan steeds langer mee, maar ontwikkelen zich ook snel. Nieuwe modellen laden sneller, rijden verder, hebben uitgebreidere softwarefuncties en bieden steeds meer mogelijkheden voor slim en bidirectioneel laden. Daardoor wordt de keuze voor een tweedehands elektrische auto niet per definitie eenvoudiger. De kwaliteit van de batterij is steeds minder een zorgpunt, maar verschillen in laadsnelheid, actieradius, gewicht, energieverbruik en digitale functies worden juist belangrijker. Tegelijkertijd blijven de prijzen van nieuwe elektrische auto's dalen. Voor consumenten wordt het daardoor steeds lastiger om te bepalen welke elektrische auto het beste past bij hun gebruik en budget.

Kernvraag: hoe helpen we consumenten bij het maken van een goede keuze tussen een nieuwe of gebruikte elektrische auto?

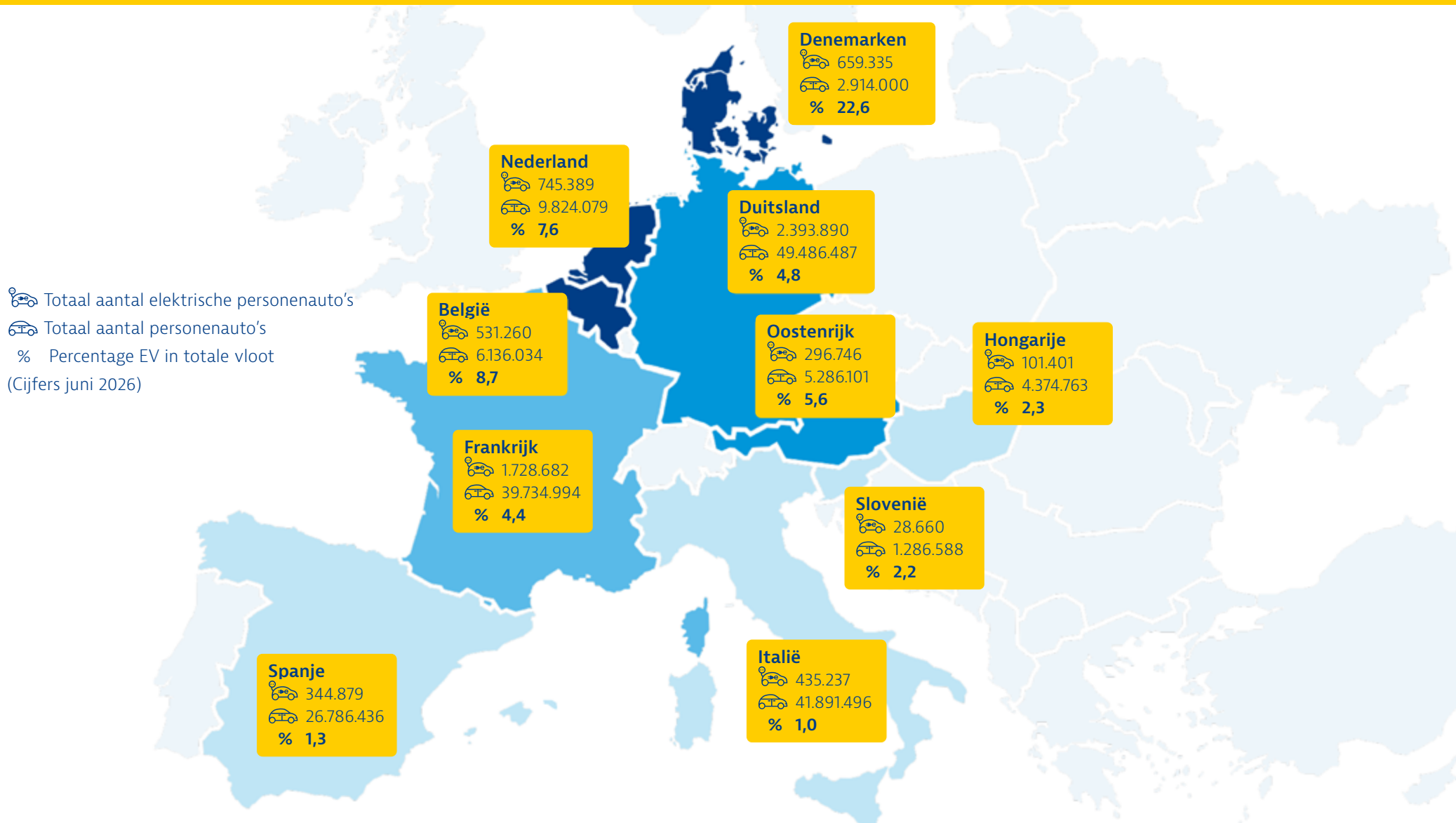
Nederland in de Europese context

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



Explosieve ingroei EV in Denemarken zet door

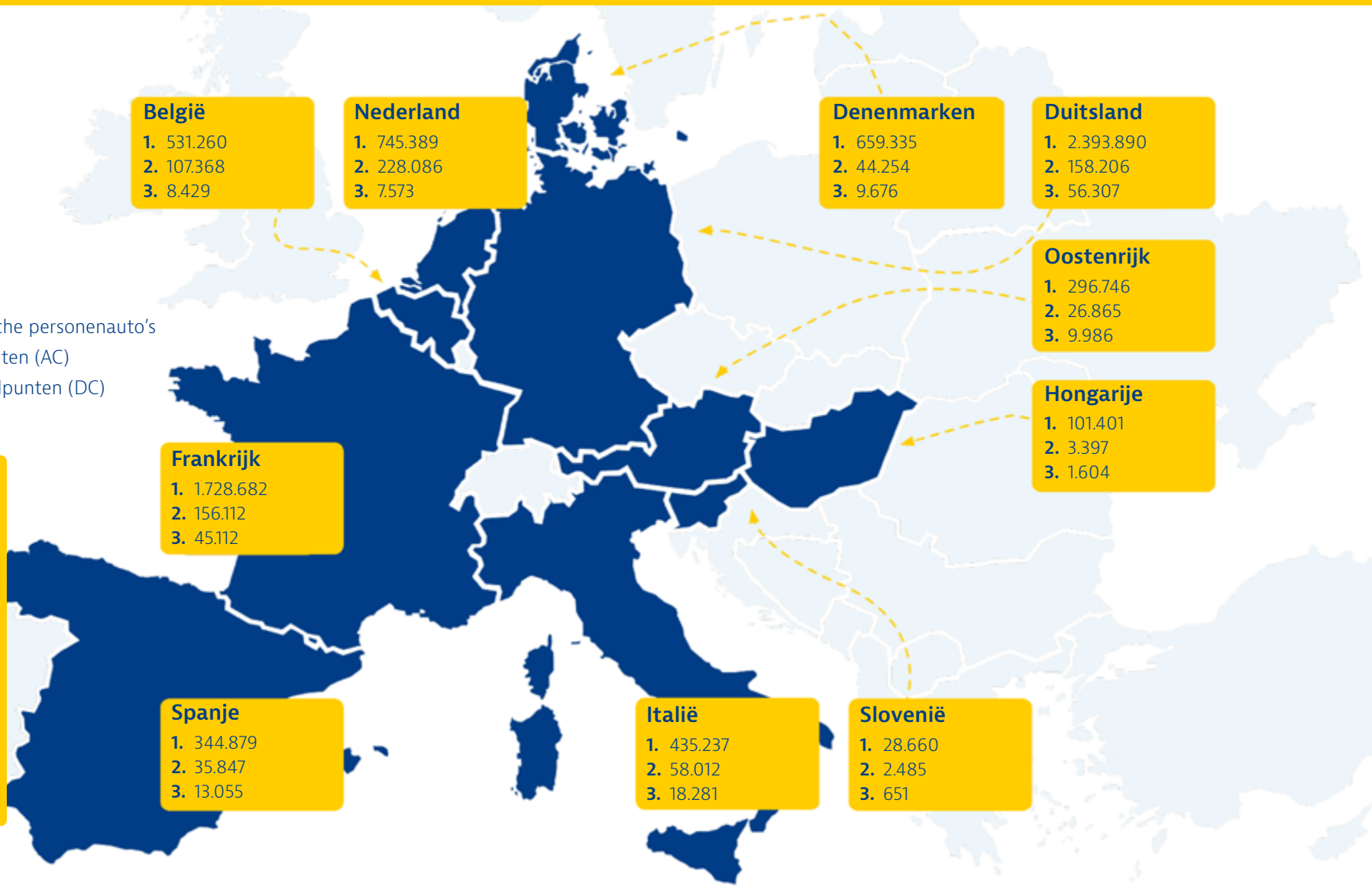
Veel Denen hebben de mogelijkheid tot thuisladen en fossiel heeft hoge belastingen



Nederland heeft een groot AC laadnetwerk

Verhouding EV bezit en snellaad punten is relatief laag

1. Totaal aantal elektrische personenauto's
2. Totaal aantal laadpunten (AC)
3. Totaal aantal snellaadpunten (DC)



Aantal EV per openbaar laadpunt (AC)

Nederland	3,3
Oostenrijk	11,0
België	4,9
Denemarken	14,9
Frankrijk	11,1
Duitsland	15,1
Hongarije	29,9
Italië	7,5
Slovenië	11,5
Spanje	9,6

Bron: EAFO portal

Verantwoording



Waarom een Elektrisch Rijden Monitor?

Een referentiekader voor iedereen die met elektrisch rijden te maken heeft

Dit rapport bevat de resultaten van het marktonderzoek dat Blauw Research heeft uitgevoerd in opdracht van ANWB. Het onderzoek gaat over het perspectief en het gedrag van Nederlanders met betrekking tot elektrisch rijden.

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

Regulier veldwerk
1946 respondenten
Waarvan 173 elektrisch rijders

Aanvulling
378 elektrisch rijders

In totaal hebben 2324 respondenten deelgenomen aan het onderzoek. Wanneer er vergelijkingen tussen elektrisch rijders en de markt worden gemaakt, worden de 173 elektrisch rijders uit het reguliere veldwerk afgezet tegenover andere groepen. Als er binnen de elektrisch rijders uitspraken gedaan worden, is dit gebaseerd op de elektrisch rijders uit het reguliere veldwerk en de aanvulling. Dit komt neer op 551 elektrisch rijders.

Data uit dit rapport zijn afkomstig uit drie bronnen

Elektrisch rijden consumentenonderzoek:

De doelgroep van dit onderzoek is Nederlanders tussen de 18 en 70 jaar, met een representatieve verdeling op geslacht, leeftijd, opleiding en regio. Uitvoering voor 2021 is gedaan door onderzoeksbureau Blauw. In 2022 en 2023 is het onderzoek uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel in 10 Europese landen. Sinds 2024 is het weer door Blauw uitgevoerd. In 2026 hebben er in Nederland 1946 respondenten meegedaan aan het reguliere deel van het onderzoek. Hieruit zijn 173 EV-rijders verzameld. Deze groep is vervolgens aangevuld tot 551 EV-rijders om zo uitspraken te kunnen doen over subgroepen binnen EV-rijders. In totaal hebben 2324 respondenten aan het onderzoek meegedaan. Deze zijn geworven via het panel van Dynata. Ook in de andere jaren zijn de respondenten geworven via het panel van Dynata. Het veldwerk vond plaats in juli/augustus 2026. Peildatum is juni 2026.

EAFO-portal:

Onderzoeksbureau Fier heeft voor European Alternative Fuels Observatory (EAFO) data verzameld over elektrisch rijden, zoals het aantal elektrische auto's en het aantal (snel)laadpunten. Deze data verkrijgen zij met name van overheden en brancheorganisaties. Peildatum is juni 2026.

ANWB Experts:

Bij de ANWB zijn er voor diverse kennisvelden zogenaamde 'Experts', zo ook voor elektrisch rijden. Voor deze monitor hebben zij inhoudelijke expertise en ANWB-data aangeleverd, onder andere over het aanbod en de prijsontwikkeling van nieuwe en gebruikte elektrische auto's.