

Laden van elektrische auto's in Nederland

Ervaringen en meningen van EV-rijders



Het Nationaal Laadonderzoek is in samenwerking met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgezet en uitgevoerd en is een initiatief van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), ElaadNL en de Vereniging Elektrische Rijders (VER). De Rijksuniversiteit Groningen (RUG) is betrokken bij de uitvoering en validatie van het onderzoek.

Publicatiedatum: 30 september 2025

Auteurs

Britt Wolterman - RVO

Ellen Hiep – VER

Maarten van Biezen – VER

Marisca Zweistra – ElaadNL

Analisten

Charlie Walker Clarke - RUG

Jeroen Vos - ElaadNL

Peter Markotic – ElaadNL

Thijs Duurkoop - RVO

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	4
1. Inleiding	9
2. Onderzoeksopzet.....	11
3. Resultaten.....	15
3.1 De EV-rijder	15
Zonnepanelen.....	16
Parkeersituatie	17
3.2 Het laadgedrag	18
Laadmix	19
Laden in het buitenland	24
3.3 Betaalmethode en prijzen	26
Ad hoc laden.....	27
Prijstransparantie	29
3.4 Verschillende soorten laadpunten	31
Thuis laden	31
Laden in een VvE	34
Openbaar laden.....	36
Snelladen	41
Laden op het werk.....	45
3.5 Slim laden	48
Slim laden aan het thuislaadpunt.....	50
Slim laden aan de openbare laadpaal	52
Slim laden op het werk.....	58
Bidirectioneel laden	59
3.6 Regionale Informatie	61
Vervolg.....	71

Samenvatting

Het Nationaal Laadonderzoek is een jaarlijkse, grootschalige enquête onder Nederlandse Elektrische Voertuigen (EV)-rijders naar hun ervaringen met en meningen over het opladen van elektrische personenauto's. De resultaten in dit rapport zijn gebaseerd op de antwoorden in de enquête en hebben zodoende betrekking op dat wat respondenten geantwoord hebben. Het Nationaal Laadonderzoek 2025 laat zien hoe bestaande trends zich ontwikkelen en biedt inzicht in nieuwe onderwerpen die opkomen in deze sector.

Representativiteit

In het onderzoek zijn zowel ervaren als nieuwe EV-rijders vertegenwoordigd. De verdeling van ervaren en nieuwe EV-rijders in dit onderzoek komt overeen met de verdeling in de totale populatie EV-rijders in Nederland. Ook de geografische spreiding, het aantal gereden kilometers en het soort auto dat gereden wordt komen overeen met de totale populatie. De steekproef is in grote mate representatief voor de totale populatie EV-rijders. Op een aantal onderwerpen zijn bepaalde groepen oververtegenwoordigd: Mannen, leeftijdsklasse ouder dan 50 jaar, particuliere rijders, EV-rijders met een nieuwe auto en VER-leden. Het effect van de oververtegenwoordiging van deze groepen op de beantwoording van de vragen is klein. Waar dit effect relevant is, worden de uitkomsten voor de verschillende subcategorieën los gepresenteerd.

De EV-rijder

- De groep respondenten bevat steeds meer mensen die te classificeren zijn als early of late majority op de Rogers' curve. 41% van de EV-rijders die in 2025 zijn gestart met elektrisch rijden vallen in de categorie (early + late) majority. De mening van deze 'majority' komt grotendeels overeen met de ervaring en verwachting van de gemiddelde EV-rijder.
- 79% van de EV-rijders heeft zonnepanelen. Dit percentage is gelijk aan het Laadonderzoek 2024. Ter referentie: eind 2024 had ruim 35% van de Nederlandse huishoudens zonnepanelen.
- Van de thuisladers heeft zelfs 90% zonnepanelen. 70% van deze groep laadt zoveel mogelijk op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is.
- De meeste EV-rijders kunnen parkeren op eigen terrein. 67% heeft een woning met voldoende eigen grond om op eigen terrein te parkeren. Ter vergelijking; in Nederland heeft 27% van de huishoudens de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.

Laden algemeen

- Bijna de helft (48%) van de respondenten rijdt nooit meer dan de maximale actieradius van hun EV mogelijk maakt en hoeft dus niet onderweg bij te laden.
- Laadsessies spreiden zich meer uit over de dag, de spits wordt gemeden. In vergelijking met voorgaande jaren is er minder geladen in de spitsperiode 16:00-21:00u.
- De acceptatie van het eventueel uitschakelen van openbare laadpalen in de avond (16:00-21:00u) is iets gestegen. 30% geeft dit jaar aan dit heel vervelend/probleematisch te vinden. Vorig jaar was dat 43%.
- Alle laadinfrastructuur in Nederland scoort een ruime voldoende of hoger. Het thuislaadpunt wordt net zoals vorige edities het best beoordeeld, met een 9,2.

Laadmix

- Het grootste deel van de kilometers wordt nog steeds thuis geladen (61%). Dit is vergelijkbaar met het Laadonderzoek 2024 (58%).
- EV-rijders met de mogelijkheid om thuis te laden, laden 81% van hun kilometers thuis, 5% aan de openbare laadpaal, 6% op werk en 7% aan de snellader.
- EV-rijders zonder mogelijkheid thuis te laden, laden 63% aan de openbare lader, 22% op werk en 15% aan de snellader
- De zakelijke leaserijder laadt minder vaak thuis (44%), vaker openbaar (25%) en vaker op het werk (21%), aan de snellader wordt 10% van de kilometers geladen.
- De EV-rijder die de auto privé heeft gekocht laadt vaker thuis (69%), minder vaak publiek (17%), minder op het werk (6%) en laad 8% van de kilometers aan de snellader.

Laden in het buitenland

- 78% gaat weleens naar het buitenland met de EV, dat is bijna 10% meer dan in het Laadonderzoek 2024.
- Het overgrote deel (69%) rijdt meer dan 500 km, wat neerkomt op meer dan twee keer bijladen onderweg.
- 40% ervaart weleens knelpunten bij laden in het buitenland, dat is gelijk aan het Laadonderzoek 2024.
- Het meest voorkomende knelpunt is een defecte laadpaal, 24% maakt dit weleens mee.

Rijden met een aanhanger

- 40% van de EV-rijders rijdt weleens met een aanhanger, fietsdrager, of iets dergelijks achter de auto. Vaak is dat een fietsendrager. 20% rijdt weleens met een aanhanger of caravan.

Betaalmethodes

- De EV-rijders zijn snel bereid over te stappen van laadpasaanbieder.
- Een verschil van 10% lagere tarieven is voor bijna de helft van de respondenten (46%)

al voldoende reden om een andere laadpas te gebruiken.

- Van deze groep die aangeeft bereid te zijn over te stappen, heeft 59% dat ook daadwerkelijk wel eens gedaan.

Ad hoc laden (het direct afrekenen voor een laadsessie)

- Ad hoc laden is bij ongeveer de helft van de EV-rijders een bekend principe, maar slechts 26% heeft dit zelf wel eens gedaan.
- 43% van de EV-rijders die praktijkervaring heeft met ad hoc laden geeft aan vaker gebruik te willen maken van ad hoc laden.
- 33% van de EV-rijders die nog nooit ad hoc heeft geladen geeft aan dit wel eens te willen gebruiken. Contactloos betalen (met pinpas of telefoon) heeft hierbij de voorkeur, maar de methode die momenteel het meest gebruikt wordt is via een QR-code.
- Een lager tarief en duidelijkheid over de prijs motiveren EV-rijders om (vaker) ad hoc te laden.

Prijstransparantie

- Prijstransparantie neemt toe, maar er is nog steeds een grote groep EV-rijders die niet weet wat een laadsessie kost.
- 28% van de EV-rijders weet meestal niet/nooit wat ze betalen aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning. Als de EV-rijder zelf betaalt voor de laadkosten, dan weet maar 10% meestal niet/nooit wat ze betalen aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning.
- 79% van de EV-rijders vindt het belangrijk om vooraf inzicht te hebben in het laadtarief van de openbare laadpaal. Als de EV-rijder zelf betaalt voor de laadkosten, dan vindt 89% het belangrijk vooraf inzicht te hebben in het laadtarief.

Thuis laden

- 64% van de EV-rijders laadt via de eigen stroomaansluiting en parkeert daarbij op eigen terrein, 9% laadt via de eigen aansluiting en parkeert daarbij in de openbare ruimte (de verlengd private

aansluiting: VPA) en 27% laadt niet via de eigen aansluiting.

- Laden via de eigen stroomaansluiting gebeurt nog regelmatig via het stopcontact (dus zonder laadpaal), 13% van de thuisladers laadt via het stopcontact.
- 70% van de thuisladers geeft aan dat het hebben van deze thuislaadmogelijkheid een grote rol speelde/van doorslaggevend belang was in hun keuze om elektrisch te gaan rijden.
- In de meeste gevallen verliep die installatie van een thuislaadpunt snel; bij 80% was de laadpaal binnen een maand geïnstalleerd.

Laden via eigen aansluiting, zonder parkeergelegenheid op eigen terrein

- Een groot aandeel (33%) van de EV-rijders zonder parkeergelegenheid op eigen terrein laadt toch via de eigen aansluiting en parkeert in de openbare ruimte. Deze groep thuisladers vormt 12% van de totale groep thuisladers.
- Het gebruiken van eigen zonne-energie en de voordelen van een dynamisch energiecontract, in combinatie met het laden van de elektrische auto, lijkt een belangrijke aanleiding te zijn om via de eigen aansluiting in de openbare ruimte te laden.
- De EV-rijder die via de eigen aansluiting laadt en in de openbare ruimte parkeert maakt vaak gebruik van dynamische tarieven (41%).
- 91% van de VPA-laders heeft zonnepanelen en laadt de auto zoveel mogelijk op, op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is. Ter vergelijking: een aanzienlijk kleiner aandeel (46%) van de EV-rijders zonder eigen oprit (dus afhankelijk van openbare laadinfrastructuur), heeft zonnepanelen.

Laden in een VvE

- 67% van EV-rijders met een gezamenlijke parkeergelegenheid (VvE of vergelijkbaar collectief) kan niet thuis laden. 19% van deze groep laadt via een eigen aansluiting op de gezamenlijke parkeergelegenheid,

12% laadt via de aansluiting van de VvE en 2% geeft aan anders 'thuis' te laden.

- 44% van de kilometers van de elektrische rijder met een gezamenlijke parkeergelegenheid wordt openbaar geladen. 26% van de kilometers wordt op de eigen aansluiting geladen, 13% op het werk en 17% bij de snellader.
- 78% ervaart knelpunten of heeft knelpunten ervaren bij het aanvragen van een laadpunt in een VvE (of vergelijkbaar collectief).
- Zorgen rondom brandgevaar van elektrische auto's komt het meest voor als ervaren knelpunt, bij 51% van de gevallen.

Openbaar laden

- Het aantal openbare laadpalen op loopafstand is groot. In het Laadonderzoek 2024 gaf 93% aan een laadpaal te hebben binnen 5 minuten loopafstand, waar dat in dit onderzoek 95% is.
- De beschikbaarheid van openbare laadpalen neemt toe. 59% van de EV-rijders geeft aan dat de laadpaal (altijd of meestal) beschikbaar is. In het Laadonderzoek 2024 was dat 55% en in het laadonderzoek 2023 49%.
- 45% van de EV-rijders ervaart nooit knelpunten bij de openbare laadpaal. In het Laadonderzoek 2024 ervaarde 40% van de EV-rijders nooit knelpunten. Ook dit aspect van openbaar laden is dus verbeterd.

Snelladen

- Laadsnelheid speelt een belangrijke rol in de waardering van een snellaadlocatie. De keuze voor een laadlocatie wordt echter nog steeds gemaakt op basis van nabijheid van de locatie.
- 75% van de EV-rijders ervaart nooit knelpunten bij de snellader. De waardering voor de snellader blijft daarmee sinds de start van het Nationaal Laadonderzoek toenemen.
- Een lagere laadsnelheid dan verwacht is het meest voorkomende knelpunt en komt in 39% van de sessies voor (als men dit

knelpunt weleens ervaart). De EV-rijder anticipeert hierop door de EV langer aan de lader te laten.

Binnenstedelijke snelladers

- EV-rijders hebben (nog) weinig behoefte aan een snellaadvoorziening op een binnenstedelijke plek. Men heeft een beter alternatief in de thuislader of het openbare laadpunt in de buurt van de woning en/of komt niet vaak op dergelijke locaties.

Laden op het werk

- 62% van de EV-rijders ervaart nooit knelpunten bij het laden op het werk. Dat is een lichte toename vergeleken met de eerdere edities van dit Laadonderzoek.
- Laadpalen op het werk zijn vaker beschikbaar in vergelijking met de eerdere edities van dit Laadonderzoek. 68% geeft aan dat de laadpalen meestal of altijd vrij zijn wanneer zij willen laden.

Slim laden aan het thuislaadpunt

- 41% van de thuisladers laadt slim op basis van dynamische tarieven. Dat is een verdubbeling ten opzichte van het Laadonderzoek 2024. Daarnaast geeft 32% aan te willen laden op dynamische tarieven, maar dat nu nog niet te doen. 27% ziet het gebruik van dynamische tarieven op het thuislaadpunt niet zitten.
- 87% is (zeer) positief over het gebruik van dynamische stroomtarieven thuis.
- 26% van de EV-rijders past thuis slim laden thuis toe door op een specifiek moment de auto met de hand (dus niet automatisch) aan te sluiten aan de laadpaal.
- Van de EV-rijders die hun auto bewust handmatig aansluiten aan de laadpaal, beschikt 46% over een laadpaal met slimme functionaliteit zoals local load balancing en 25% beschikt over een paal welke aangesloten kan worden aan een Home Energy Management System (HEMS) of andere applicatie. Deze groep EV-rijders behoudt óf liever zelf de controle over de laadsessie, óf is niet op de hoogte van de technieken van de laadpaal.

- 80% van de EV-rijders met zonnepanelen en een thuislaadpaal zegt vaak/altijd bewust te laden op uren met veel zonnestroom.
- Er is veel enthousiasme voor het thuis toepassen van bidirectioneel laden; 50% van de thuisladers wil dit gaan gebruiken.

Slim laden aan de openbare laadpaal

- Slim laden aan de openbare laadpaal wordt aanzienlijk minder toegepast dan slim laden aan de thuislaadpaal. Hier kan meespelen dat de EV-rijder zelf geen actieve handeling hoeft uit te voeren en minder bewust is van eventueel slim laden op de openbare laadpaal.
- 6% geeft aan slim te laden bij de openbare laadpaal op basis van dynamische tarieven, 25% zou dit willen gebruiken (maar gebruikt het nu nog niet)
- De EV-rijder heeft op de publieke laadpaal voorkeur voor variabele laadtarieven boven variabele laadsnelheid. 62% is positief over variabele tarieven bij gelijkblijvende laadsnelheid op momenten van drukte op het net, terwijl 30% positief is over een variabele laadsnelheid bij gelijkblijvende tarieven.
- 55% van de EV-rijders vindt het belangrijk om ervan op de hoogte te zijn wanneer hun voertuig slim wordt geladen.

Afmelden voor slim laden aan de openbare laadpaal (opt-out)

- EV-rijders zijn niet bekend met de mogelijkheid om zich af te kunnen melden voor slim laden, 85% kent de opt-out mogelijkheid niet.
- 77% van EV-rijders wil de mogelijkheid hebben om slim laden uit te zetten. Dat is een stijging van 7 procentpunt ten opzichte van het Laadonderzoek 2024.
- Het overgrote deel (70%) geeft aan zelden/soms gebruik te denken te maken van de opt-out mogelijkheid. Daarmee geeft de EV-rijder enerzijds aan de optie te willen hebben zich af te melden, maar

anderzijds hier niet grootschalig gebruik van te zullen maken.

Vertrektijden doorgeven aan de openbare laadpaal

- Wanneer de vertrektijd van de EV-rijder bekend is, kan de laadsessie optimaal worden ingepland om te profiteren van de voordelen van slim laden, met de zekerheid van een volgeladen batterij.
- 56% van de EV-rijders is bereid om via een app aan te geven wanneer ze vertrekken, als indicatie voor wanneer hun EV volgeladen moet zijn.
- Korting op het laadtarief stimuleert om vertrektijden vaker door te geven. Als er korting per geladen kWh wordt gegeven, van 5 of 10 eurocent, stijgt de bereidheid van EV-rijders om hun vertrektijden door te geven naar 63% respectievelijk 66%.

Bidirectioneel laden

- 75% geeft aan dat de auto aan de openbare laadpaal gebruikt mag worden om overbelasting op het stroomnet te voorkomen, door stroom tijdelijk op te slaan en later terug te leveren aan het net. De meerderheid (56%) wil in ruil voor deze dienst wel een financiële compensatie en een garantie dat ze voldoende capaciteit behouden.
- 82% van de EV-rijders voorziet knelpunten bij het toepassen van bidirectioneel laden. Onzekerheid over de impact van bidirectioneel laden op de batterijcapaciteit wordt gezien als het meest kritische knelpunt. 45% van de EV-rijders geeft aan dit als knelpunt te zien.

1. Inleiding

Het Nationaal Laadonderzoek is een jaarlijkse, grootschalige enquête onder EV-rijders naar het laden van elektrische auto's, laadgedrag, de adoptie van slim laden, en knelpunten bij het laden. Dit onderzoek vormt samen met het [Nationaal EV en berijdersonderzoek](#) een tweeluik, waarmee inzicht wordt geboden in de ervaringen van de EV-rijder. Dit onderzoek legt de focus op de laadervaring, terwijl het Nationaal EV en berijdersonderzoek zich volledig toespitst op het voertuig en zijn gebruiker. Beide onderzoeken worden jaarlijks uitgevoerd om trends en ontwikkelingen in de gaten te houden, nieuwe uitdagingen te signaleren en de effecten van veranderingen te kunnen evalueren. Dit is de zesde editie van het Nationaal Laadonderzoek. De resultaten van de eerdere edities zijn [hier](#) te vinden.

Aanleiding en doel van het onderzoek

Nu elektrisch rijden steeds gangbaarder wordt, ontwikkelen de doelgroep en de bijbehorende behoeften zich razendsnel. De EV-rijder speelt binnen deze ontwikkeling een centrale rol en het is belangrijk dat de stem van de gebruiker gehoord wordt. Voor professionals en beleidsmakers in de wereld van de duurzame mobiliteit is het belangrijk te weten wie de EV-rijder is, waar zijn of haar behoeftes liggen, wat goed gaat en ook waar verbeteringen mogelijk zijn. Met dit onderzoek willen we een breed inzicht krijgen in hoe EV-rijders hun elektrische auto's laden, hoe ze dit ervaren en welke knelpunten ze daarbij tegenkomen in binnen- en buitenland. Met de informatie die verkregen is van EV-rijders zelf, kan richting worden gegeven aan mogelijke oplossingen en beleid. Daarnaast biedt het onderzoek inzicht in de kennis van, ervaring met en mening van EV-rijders over (slim) laden.

Beoordeling en beleving per NAL-regio

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgesteld om het toenemend aantal elektrische voertuigen van stroom te kunnen voorzien. De NAL is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties, die ervoor moeten zorgen dat we straks altijd en overal makkelijk en slim kunnen laden. Een groot aantal van de afspraken en acties wordt lokaal en regionaal uitgevoerd. Om dit te faciliteren zijn er zes zogenaamde NAL-regio's in het leven geroepen, die hun onderliggende gemeenten ondersteunen en begeleiden bij het realiseren van een dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk.

Voor een aantal indicatoren is informatie per NAL-regio gepresenteerd, onder andere: de laadmix, onderweg bijladen per maand, rapportcijfers en inzichten in slim laden.



Initiatiefnemers

De initiatiefnemers van het Nationaal Laadonderzoek zijn ElaadNL, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de Vereniging Elektrische Rijders (VER). De Rijksuniversiteit Groningen is partner van het onderzoek.

ElaadNL (www.elaad.nl)

Kennis- en innovatiecentrum ElaadNL onderzoekt en test het slim en duurzaam opladen van elektrische voertuigen. ElaadNL is een initiatief van de gezamenlijke Nederlandse Netbeheerders. Door hun onderlinge betrokkenheid bij ElaadNL bereiden de netbeheerders zich voor op een toekomst met elektrisch rijden en duurzaam opladen.

RVO (www.rvo.nl/elektrischrijden)

De Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland helpt ondernemende Nederlanders en beleidsmedewerkers vooruit op het gebied van duurzaamheid, internationaal zakendoen, agrarisch ondernemen en innovatie. Samen met haar partners werkt RVO aan het verduurzamen van mobiliteit. RVO stimuleert de overstap naar elektrisch rijden door financiële ondersteuning, het opzetten van samenwerkingsverbanden en kennisdeling.

VER (www.evrijders.nl)

De Vereniging Elektrische Rijders is sinds 2015 dé stem van de EV-rijder in Nederland. De vereniging heeft als missie om elektrisch rijden te versnellen, bijvoorbeeld door EV-diensten en faciliteiten toegankelijker te maken voor een breed publiek. De VER ziet de EV als een elementair onderdeel van de transitie naar een volledig duurzaam mobiliteitssysteem. Een transitie die hard nodig is om Nederland klimaatbestendig te maken en leefbaar te houden. De VER biedt uitgebreide informatie over elektrisch rijden, vormt een platform voor evenementen, bijeenkomsten en (online) ontmoetingen voor leden en behartigt de

belangen van EV-rijders richting politici en beleidsmakers op internationaal, nationaal, regionaal en lokaal niveau.

RUG (www.rug.nl) en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Rijksuniversiteit Groningen is partner in dit onderzoek en heeft onder andere meegewerkt aan de opzet en analyse van de enquête. Ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) steunt dit onderzoek.

NAL

(<https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/>)

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zorgt ervoor dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur in Nederland aansluit bij de uitrol van alle soorten elektrisch vervoer. Het doel: alle elektrische rijders kunnen altijd, overal, veilig en slim hun voertuig laden. Niet alleen op de eigen oprit, maar ook in de openbare ruimte, op bedrijventerreinen en bij tankstations. Zonder file op het elektriciteitsnet.

Bedankt!

Voordat we de inhoud in duiken, willen we tot slot alle respondenten bedanken: dit onderzoek was alleen mogelijk dankzij hun betrokkenheid en medewerking. We nemen alle reeds ontvangen verbeterpunten mee bij de ontwikkeling van de volgende editie. Eventueel aanvullende feedback op het onderzoek of dit rapport is welkom en kan verzonden worden naar info@evrijders.nl. We doen ook volgend jaar een beroep op de EV-rijder!

2. Onderzoeksopzet

Ontwikkeling enquête en analyse

De enquête kwam tot stand door actieve inbreng van de experts van ElaadNL, RVO en de VER. De RUG zette haar expertise in met betrekking tot de verzameling van data. Tevens bewaakte zij dat het onderzoek methodologisch verantwoord werd uitgevoerd. De enquête kon worden ingevuld van 10 juni 2025 tot 14 juli 2025. In de enquête is gevraagd naar informatie over de periode juni 2024 tot en met mei 2025.

Privacy

De respondenten zijn vooraf geïnformeerd over de privacy-procedures en akkoord gegaan met deelname aan het onderzoek. De privacyverklaring is getoetst door de ethische commissie van de RUG.

Alleen batterij-elektrische auto's

Het aantal respondenten dat in een waterstofauto rijdt is te laag om een representatieve analyse over te laten zien. Plug-in hybride rijders laten een ander laadpatroon en laadbehoefte zien. Om een goed en duidelijk onderzoek te kunnen presenteren, is gekozen alleen nog de ervaringen met batterij-elektrische auto's en batterij-elektrische motoren te onderzoeken.

Vorbereiding

Het onderzoek is uitgezet via de communicatiekanalen van het onderzoeksteam en NAL-partners. De achterban van de VER is gemobiliseerd, we schreven deelnemers van eerdere laadonderzoeken aan en via sociale media heeft een campagne gelopen. In de sociale media campagne hebben we getracht deelnemers in alle leeftijden te betrekken.

Deelnemers

4.516 deelnemers zijn gestart met de eerste vraag van het onderzoek. De gemiddelde invultijd van de vragenlijst bedroeg 13,5 minuten.

75% van de respondenten die aan het onderzoek zijn begonnen, hebben nagenoeg het hele onderzoek doorlopen.

Verschillende inhoudelijk blokken

Deze editie van het laadonderzoek hebben we met blokken gewerkt en heeft niet iedere respondent alle vragen gekregen. Dat resulteert in een kortere gemiddelde invultijd en meer respondenten die het onderzoek tot het einde hebben volbracht (3.068 tegen 2.851 in het onderzoek van 2024).

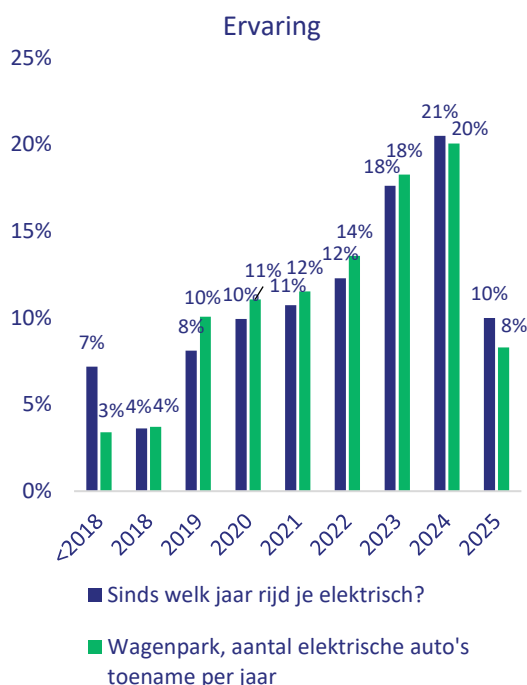
Representativiteit

Met representativiteit bedoelen we de mate waarin de respondenten uit deze steekproef een goede afspiegeling vormen van de totale populatie EV-rijders in Nederland.

We hebben de steekproef vergeleken met de totale populatie van elektrische rijders in Nederland op een aantal punten.

Ervaring

De verdeling van ervaren en meer recente EV-rijders komt goed overeen met de groei van het elektrisch wagenpark in die jaren.



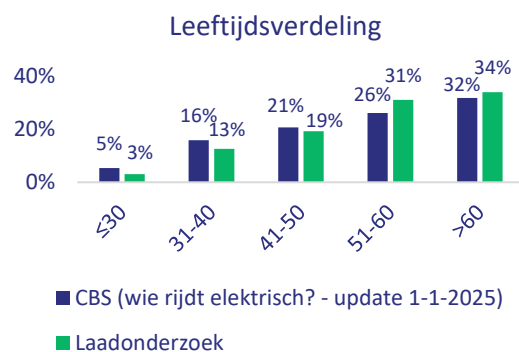
Gender

In dit laadonderzoek is 90% van de EV-rijders man. In heel Nederland is 70% van de privé EV-rijders man, volgens het CBS¹. Voor zakelijke EV-rijders is onbekend wat de verdeling man-vrouw is in heel Nederland. Hoewel ook in de totale populatie het grote merendeel man is, zijn mannen toch oververtegenwoordigd in deze steekproef. Daarnaast geeft 71% van de respondenten aan dat een partner ook gebruik maakt van de elektrische auto.

¹ [Wie rijdt er elektrisch? | CBS update 2025](#) op maat gemaakt voor dit onderzoek

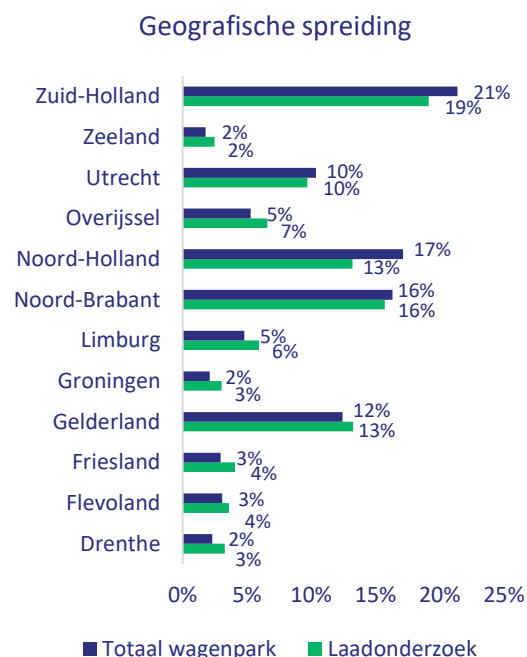
Leeftijd

De leeftijdsverdeling van de EV-rijder in dit onderzoek komt grofweg overeen met de leeftijdsverdeling van de EV-rijder in Nederland¹. In de steekproef zijn de leeftijdsgroepen onder de 50 jaar iets ondervertegenwoordigd en de leeftijdsgroepen ouder dan 50 jaar iets oververtegenwoordigd vergeleken met de totale populatie.



Geografische spreiding

Met 331 van de 342 gemeenten vertegenwoordigd, heeft de steekproef een ruime geografische spreiding. De verdeling EV-rijders per provincie komt goed overeen met de spreiding van de totale populatie.

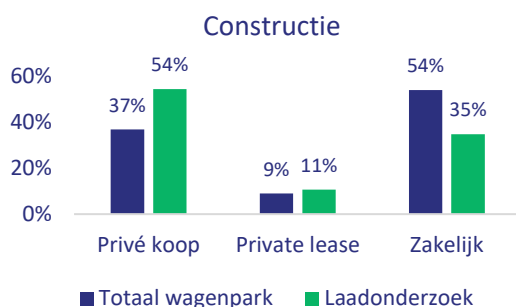


Jaarlijks gereden kilometers

In dit onderzoek rijdt de EV-rijder gemiddeld 20.700 km per jaar. Eind 2023 rapporteerde het CBS² gemiddeld 21.350 jaarlijkse kilometers voor volledig elektrische auto's. De kilometrages van de respondenten uit dit onderzoek komen nagenoeg overeen met de kilometrages van de totale populatie.

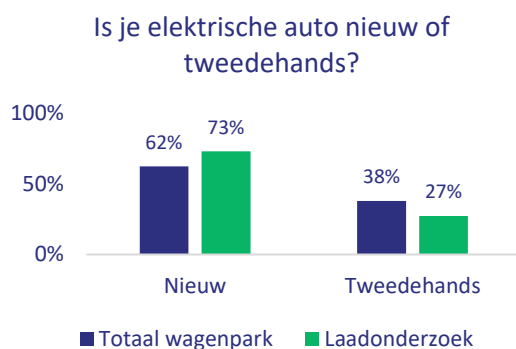
Privé of zakelijk

65% van de deelnemers rijdt de auto privé (54% koop en 11% lease). In het totale wagenpark per december 2024 is 37% privé koop, 9% private lease en 54% zakelijk.³ Privé koop is iets oververtegenwoordigd in dit onderzoek en de zakelijke constructie is wat ondervertegenwoordigd.



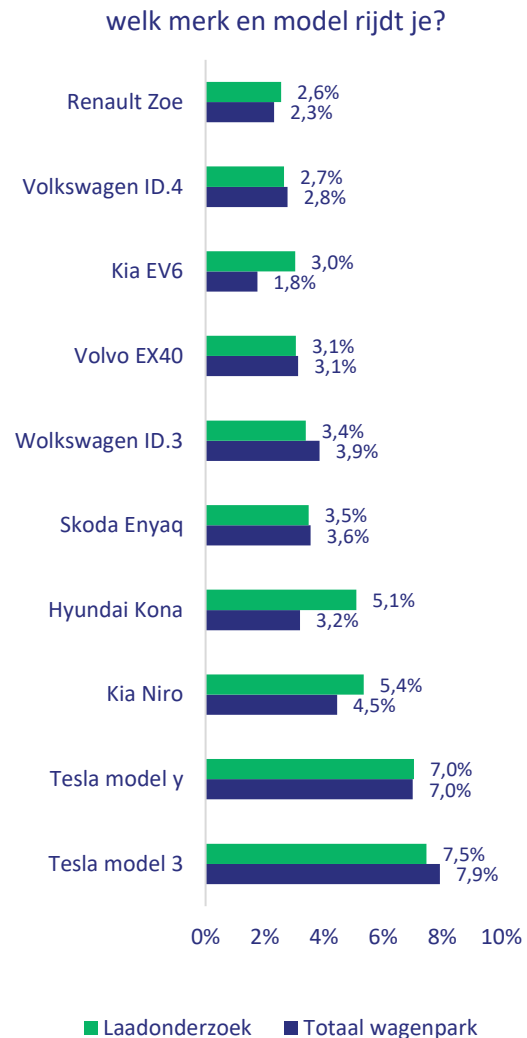
Nieuw of tweedehands

In dit onderzoek rijdt 73% een nieuwe EV. In het wagenpark per juni 2025 is 62% van de elektrische personenauto's nieuw aangeschaft en in bezit van de eerste eigenaar. Nieuwe auto's zijn dus iets oververtegenwoordigd in dit onderzoek.



Modellen elektrische auto's

Uit een vergelijking van autobezit blijkt dat de top tien automodellen in de steekproef grotendeels overeenkomt met de Top 10 automodellen in Nederland.



Lid van de Vereniging Elektrische Rijders

50% van de deelnemers aan dit onderzoek is lid van de VER. Landelijk is ongeveer 3% van de EV-rijders lid van de VER (16.000 leden op een totale populatie van 615.000 batterij-elektrische personenauto's).

VER-leden zijn dus oververtegenwoordigd in deze steekproef. Dat is logischerwijs te verklaren doordat het onderzoek meer bereik heeft onder VER-leden.

² [Gemiddeld kilometrage personenauto's per 365 dagen | CBS](#)

³ [Documenten | Trendrapport Personenauto's | RVO dashboard](#)

Meer dan de helft van de deelnemers doet voor het eerst mee aan het nationaal laadonderzoek.



Effect van oververtegenwoordiging van bepaalde groepen

De steekproef is in grote mate representatief voor de totale populatie EV-rijders. Op een aantal onderwerpen zijn bepaalde groepen oververtegenwoordigd:

Mannen, leeftijdsklasse ouder dan 50 jaar, particuliere rijders, EV-rijders met een nieuwe auto en VER leden.

Het effect van de oververtegenwoordiging van deze groepen op de beantwoording van de vragen is klein. Waar dat relevant is, worden de uitkomsten voor de verschillende categorieën los gepresenteerd.

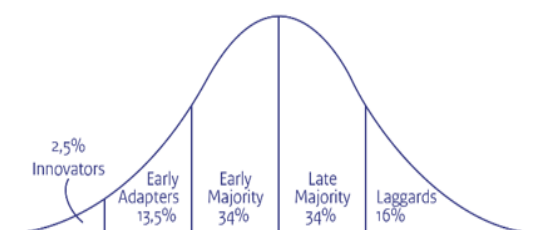
3. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek beschreven. We zoomen in op de kenmerken van de EV-rijder (3.1), Het laadgedrag (3.2), Betaalmethode en prijzen (3.3) Verschillende soorten laadpunten (3.4) en Slim laden (3.5). De resultaten zijn hoofdzakelijk weergegeven in percentages van het totaal. Achter iedere titel staat tussen blokhaken [N=X] hoeveel respondenten de vraag hebben beantwoord.

3.1 De EV-rijder

Rogers' adoptiecurve

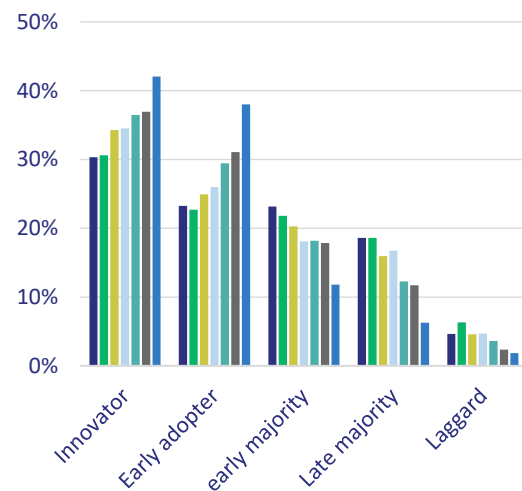
De adoptiecurve van Rogers geeft aan hoe een nieuwe technologie in een sociale groep in gebruik wordt genomen. Deze curve beschrijft vijf typen personen: *innovators*, *early adopters*, *early majority*, *late majority* en *laggards*. *Innovators* zijn mensen, die altijd als eerste een nieuwe uitvinding willen uitproberen. Zij worden gevolgd door de *early adopters*: personen die relatief vroeg nieuwe technieken uitproberen. De grootste groep wordt gevormd door de *early majority* en de *late majority*; de meerderheid die zich aan een nieuwe techniek waagt. De *laggards* zijn de achterblijvers; zij houden het liefst vast aan het oude vertrouwde. In dit onderzoek hebben we respondenten gevraagd naar de mate waarin zij nieuwe technieken uitproberen en daarmee waar zij zich bevinden in de adoptiecurve.



Net als voorgaande jaren zien we dat EV-rijders vooral innovators en *early adopters* zijn. [N=3.850]

De meeste EV-rijders (63%) zijn op basis van hun antwoorden te kenschetsen als *innovator* of *early adopter*. In totaal ziet 19% zichzelf als *early majority*, 14% beschouwt zichzelf als *late majority* en een enkeling is te kwalificeren als *laggard* (4%). Wanneer de EV-rijders worden ingedeeld op basis van hoe lang ze al elektrisch rijden, zien we een duidelijke trend. EV-rijders die al meer dan vijf jaar elektrisch rijden zijn veelal *innovators* en *early adopters*, terwijl de meer recente EV-rijders vaker (*early* of *late*) *majority* en *laggards* zijn.

Deze indeling is relevant voor dit onderzoek omdat de ervaringen en verwachtingen van de (*early* en *late majority*) grotendeels overeenkomen met de ervaring en verwachting van de gemiddelde EV-rijder.

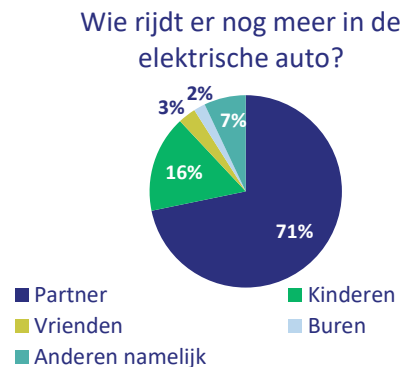


- Minder dan 1 jaar
- Één jaar
- Twee jaar
- Drie jaar
- Vier jaar
- Vijf jaar
- Langer dan 5 jaar

Range anxiety

Meerdere bestuurders per EV. [N=3.663]

De meeste EV-rijders geven aan dat hun partner ook in de elektrische auto rijdt. Een kleiner deel laat ook kinderen, vrienden en burens in de EV rijden. Onder de categorie 'Anderen' vallen collega's en overige familieleden maar ook 'niemand'. Sommige EV-rijders rijden alleen zelf in hun elektrische auto.

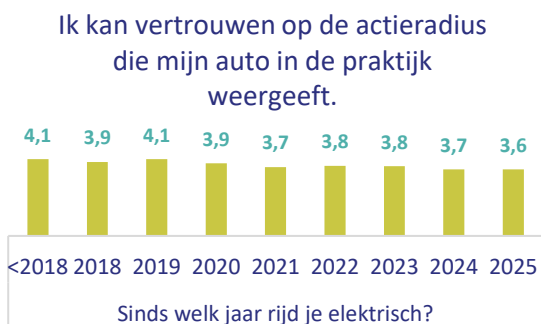


Range anxiety is beperkt en ongeveer gelijk gebleven. [N=3.978]

Met *range anxiety* wordt bedoeld de mate waarin men onzeker is over de actieradius. Dat is gemeten aan de hand van de volgende stelling: *Ik kan vertrouwen op de actieradius die mijn auto in de praktijk weergeeft*, op een schaal van 1 (helemaal mee oneens) tot 5 (helemaal mee eens). EV-rijders scoren gemiddeld een 3,8 en geven daarmee aan dat ze het grotendeels eens zijn met deze stelling.

Hoe langer mensen elektrisch rijden hoe minder range anxiety ze hebben. [N=3.978]

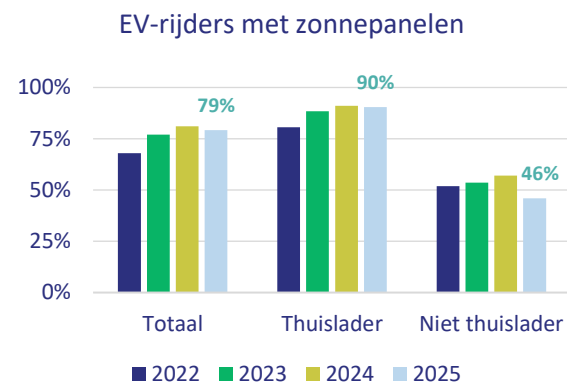
Maar ook de groep die recenter pas elektrisch rijdt, heeft weinig *range anxiety*.



Zonnepanelen

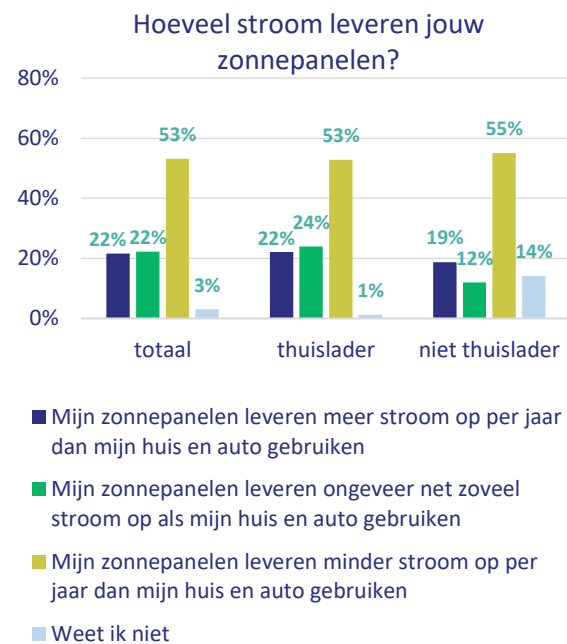
79% van de EV-rijders heeft zonnepanelen. [N=3.653]

Dit is ongeveer gelijk aan 2024 (81%) en 2023 (77%) en een stijging t.o.v. 2022 (68%). Ter referentie; eind 2024 had ruim 35% van de Nederlandse huishoudens zonnepanelen.⁴ EV-rijders die niet thuis (kunnen) laden, hebben minder vaak zonnepanelen. Dat aandeel is iets afgenomen in vergelijking met eerdere laadonderzoeken.



22% van de EV-rijders met zonnepanelen heeft een hogere opbrengst per jaar dan het huis en de auto gebruiken. [N=2.872]

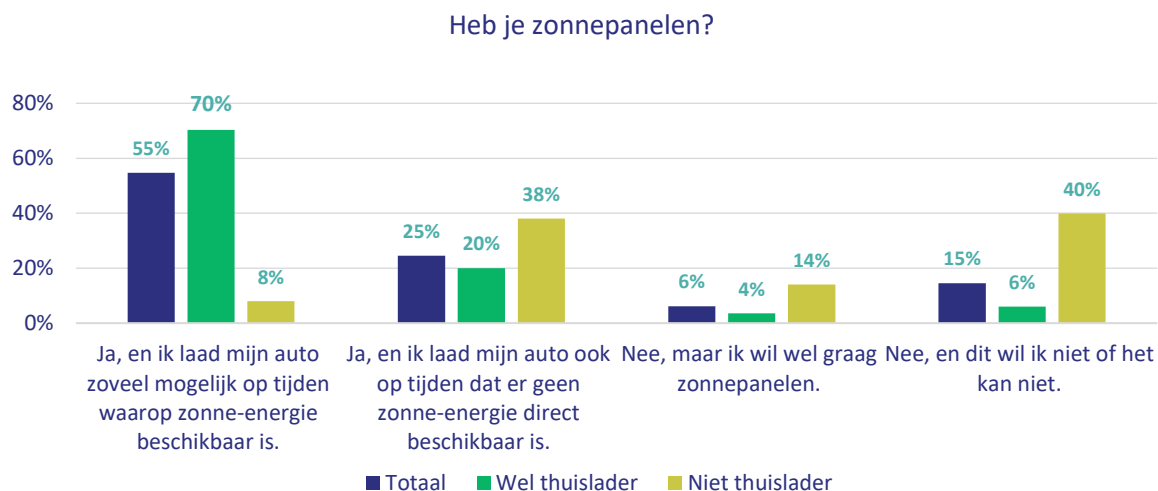
Er is weinig verschil tussen thuisladers en niet thuisladers.



⁴ Bron: [Netbeheer Nederland](#)

90% van EV-rijders met de mogelijkheid om thuis te laden heeft zonnepanelen. [N=3.653]

Als elektrische rijders de mogelijkheid hebben om thuis te laden, dan laadt 70% zoveel mogelijk op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is.



Parkeersituatie

De meeste EV-rijders kunnen parkeren op eigen terrein. [N=3.663]

67% geeft aan op eigen terrein te kunnen parkeren, 24% is aangewezen op publiek parkeren en 7% maakt gebruik van een gezamenlijke parkeergelegenheid (meestal een VvE constructie).

Hoe is de parkeersituatie bij jouw woning?



Nederlander met eigen oprit is vaker elektrische rijder.

TNO en het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) hebben berekend dat 27% van de huishoudens de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren⁵. Dit is een groot verschil met de 67% die op eigen terrein kan parkeren in dit onderzoek. De elektrische auto komt (nu nog) vaak terecht bij huishoudens met de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.

De recente EV-rijder heeft iets minder vaak de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.

De verschillen zijn niet groot, maar de EV-rijder die in 2025 gestart is met elektrisch rijden kan in 63% van de gevallen op eigen terrein parkeren, 27% parkeert in de openbare ruimte en 8% heeft een gezamenlijke parkeergelegenheid. Ter vergelijking: 70% van de EV-rijders die meer dan 5 jaar elektrisch rijden kunnen op eigen terrein parkeren, 22% van hen parkeert in de openbare ruimte en 7% in een gezamenlijke parkeergelegenheid.

⁵ [VEXPAN; Grip op parkeercapaciteiten – modelaanpak en data-analyse](#)

3.2 Het laadgedrag

Bijna de helft van de EV-rijders (48%) rijdt nooit meer dan de maximale actieradius van hun EV mogelijk maakt. [N=3.915]

De afgelopen jaren zien we dat EV-rijders steeds minder vaak onderweg hoeven bij te laden (vakantie niet meegerekend). Vorig jaar reed 45% nooit meer kilometers op één dag dan hun actieradius toestond, waardoor zij nooit onderweg hoefde bij te laden. In 2023 gold dat voor 37% van de EV-rijders.

Maar liefst driekwart van de EV-rijders laadt maximaal één keer per maand bij omdat de rit langer is dan de actieradius toestaat.

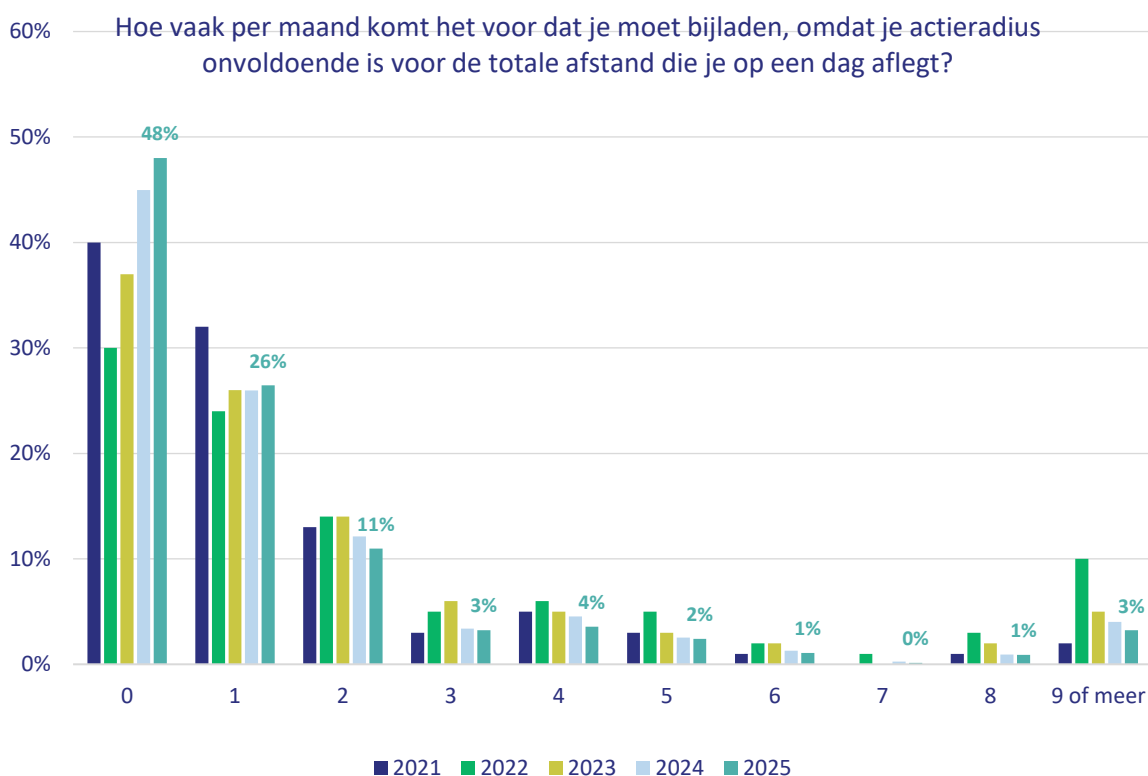
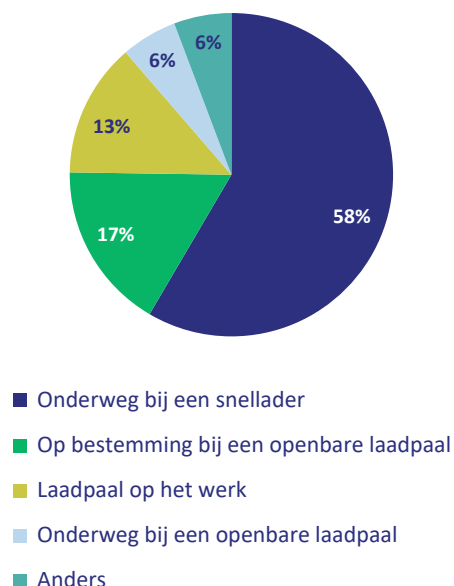
In het Laadonderzoek 2024 was dat (71%).

Geen verschil tussen nieuwe en tweedehands EV's in het onderweg bij moeten laden.

EV-rijders met een nieuwe auto laden in 47% van de gevallen nooit onderweg bij. Voor tweedehands EV-rijders is dat 49%.

Als de EV-rijder moet bijladen, gebeurt dat meestal bij een snellader onderweg. [N=3.915]

Als je op de dag moet bijladen, waar laad je dan meestal bij?



Laadmix

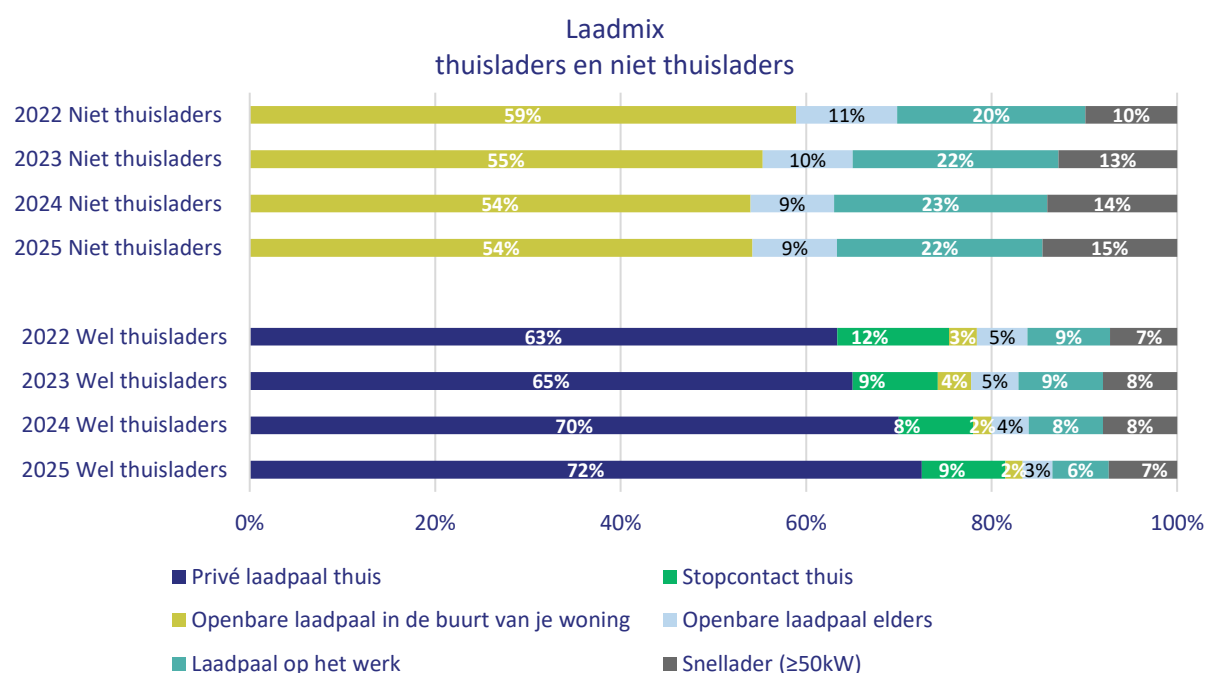
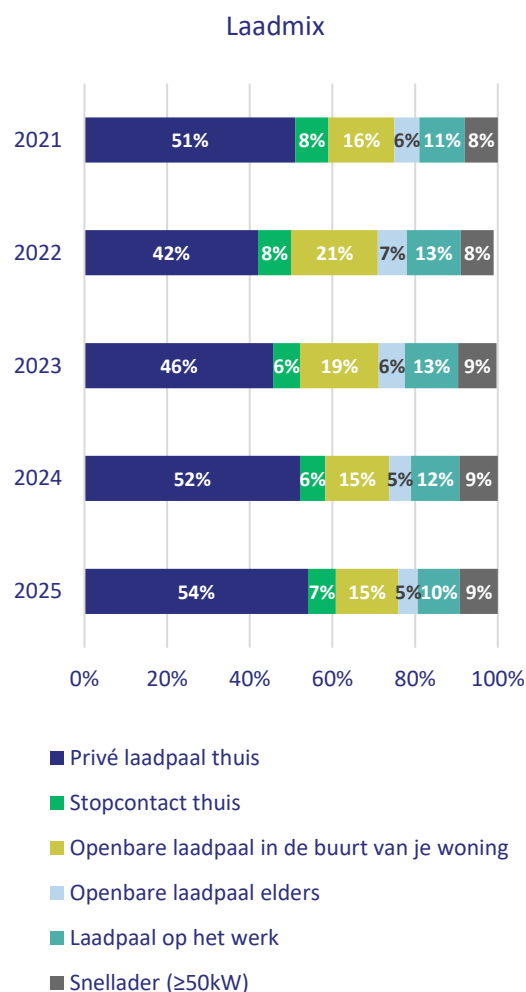
Laadmix: meer thuis geladen ten opzichte van vorig jaar. [N=3.713]

De EV-rijder laadt vooral thuis. Sinds 2022 neemt dat nog steeds ieder jaar toe. De toename in het thuisladen is mogelijk te verklaren doordat het financieel interessant is voor een groot deel van de EV-rijders, omdat zij bijvoorbeeld laden met zonnestroom (90% van de thuisladers) of via een dynamisch contract (41% van de thuisladers laadt met dynamische tarieven). Daarnaast neemt het aandeel privé rijders toe, zij zijn doorgaans meer kostenbewust en kunnen vaker thuis laden.

EV-rijders zonder privé laadvoorziening laden 54% van de kilometers bij een openbare laadpaal in de buurt van de woning.

Daarnaast wordt veel gebruik gemaakt van laadpalen op het werk (20% van de gereden kilometers). Ter vergelijking, de EV-rijder die wel thuis kan laden, laadt maar 6% van de gereden kilometers op het werk. Ook de snellader wordt vaker gebruikt door de EV-rijder die niet thuis kan laden (15%) vergeleken met de EV-rijder die wel thuis kan laden (7%). EV-rijders die laden via de eigen aansluiting,

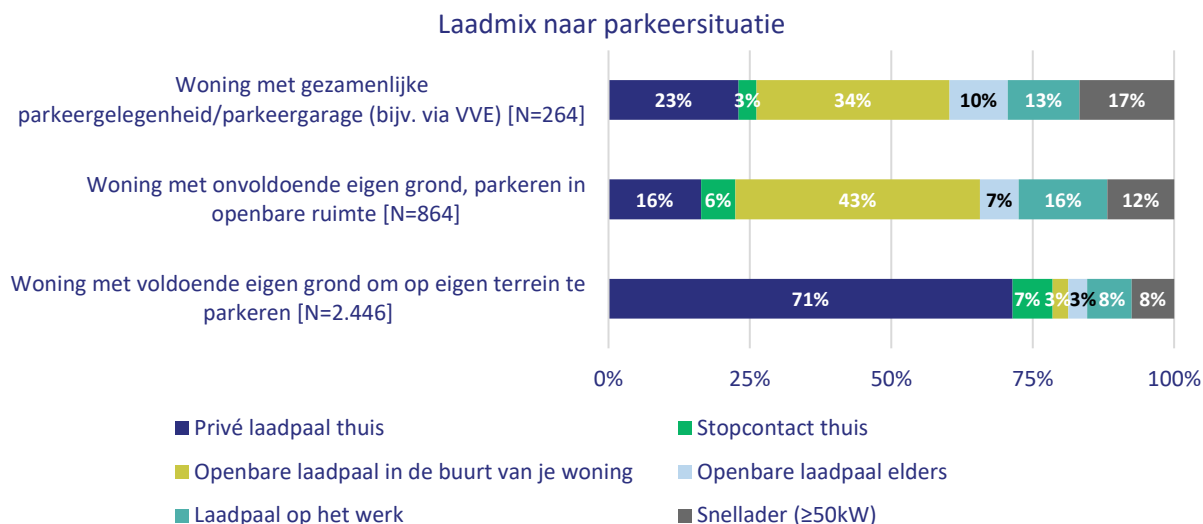
maar in de openbare ruimte parkeren, tellen we hier bij de thuisladers.



VvE bewoners laden relatief weinig thuis.

Ook als de EV-rijder onvoldoende eigen parkeergelegenheid heeft, wordt er nog veel thuis geladen via de eigen aansluiting. In die laatste groep laadt toch nog 22% op de eigen aansluiting, 6% zelfs via een gewoon stopcontact.

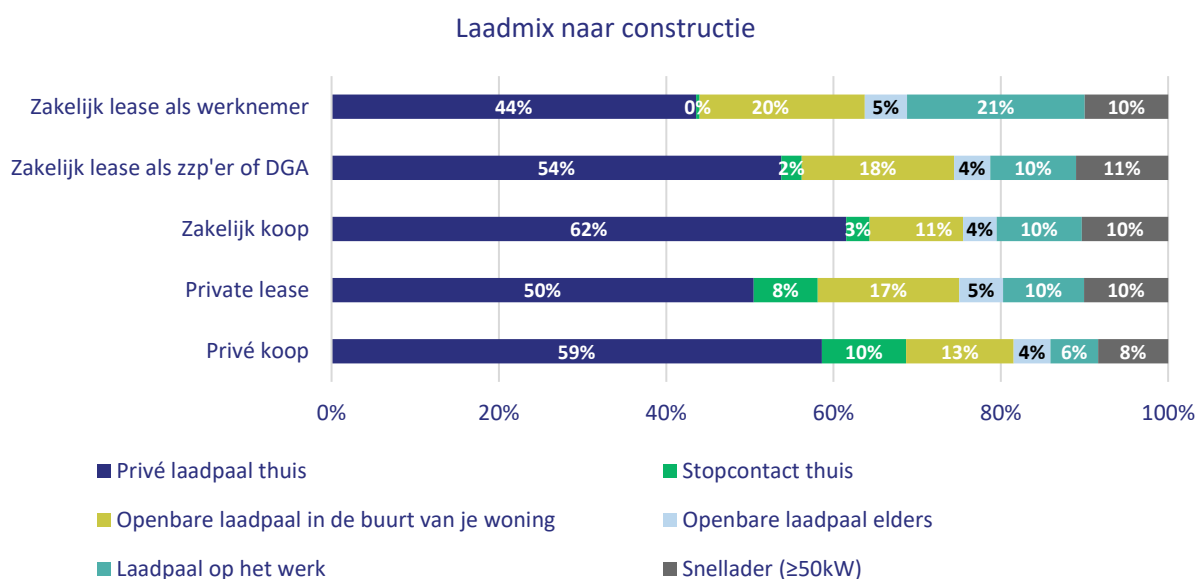
Als men de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren, dan wordt 78% van de gereden kilometers via de eigen aansluiting geladen.



Zakelijke leaserijder (als werknemer) laadt vaker op het werk (21%).

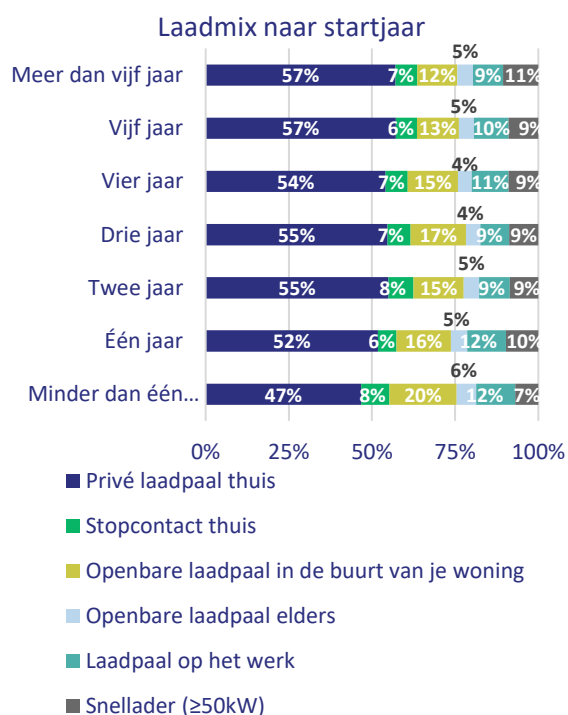
EV-rijders die de auto hebben gekocht (zakelijk of privé), maken het meest gebruik van de privé laadpaal thuis, en laden ook het vaakst via het stopcontact.

Leaserijders, zowel privé als zakelijk, maken het vaakst gebruik van openbare laadpalen (17-20%). Snelladen wordt door alle groepen ongeveer evenveel gebruikt (8-10%)



De nieuwe generatie EV-rijders laadt relatief vaker bij een openbare laadpaal.

EV-rijders die recenter zijn gestart met elektrisch rijden, laden steeds minder vaak op bij een privé laadpaal thuis. In plaats daarvan wordt meer gebruik gemaakt van openbare laadpalen (in de buurt van de woning of elders). Dit komt ook omdat meer recente EV-rijders steeds minder vaak een privé laadmogelijkheid hebben, en dit dus niet langer als een randvoorwaarde zien om elektrisch te gaan rijden. 47% van EV-rijders die in 2025 begonnen met elektrisch rijden heeft een eigen laadpaal bij de woning, tegenover 57% van de EV-rijders die al voor 2020 elektrisch reden.



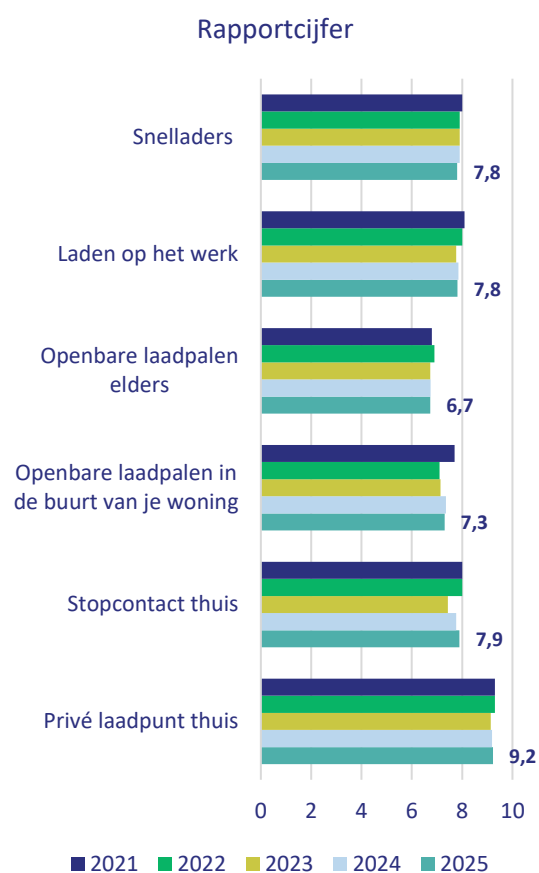
Hoe vaak maakt de EV-rijder gebruik van de laadvoorzieningen?

Voor thuisladers (de EV-rijder die het grootste aandeel van zijn kilometers thuis aan de laadpaal laadt) geldt dat zij 11,1 keer per maand thuis aan de laadpaal opladen. Een werklader laadt gemiddeld 6,6 keer per maand op het werk en de EV-rijder die openbaar laadt, doet dat 6,7 keer per maand aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning. Een openbare laadpaal elders en de snellader worden beide 3,2 keer per maand gebruikt.

Alle laadinfrastructuur in Nederland scoort een ruime voldoende. [N=3.713]

In de volgende paragrafen wordt per laadvoorziening dieper ingegaan op de knelpunten en ervaringen van EV-rijders. Vergeleken met vorig jaar is de beoordeling nagenoeg gelijk gebleven.

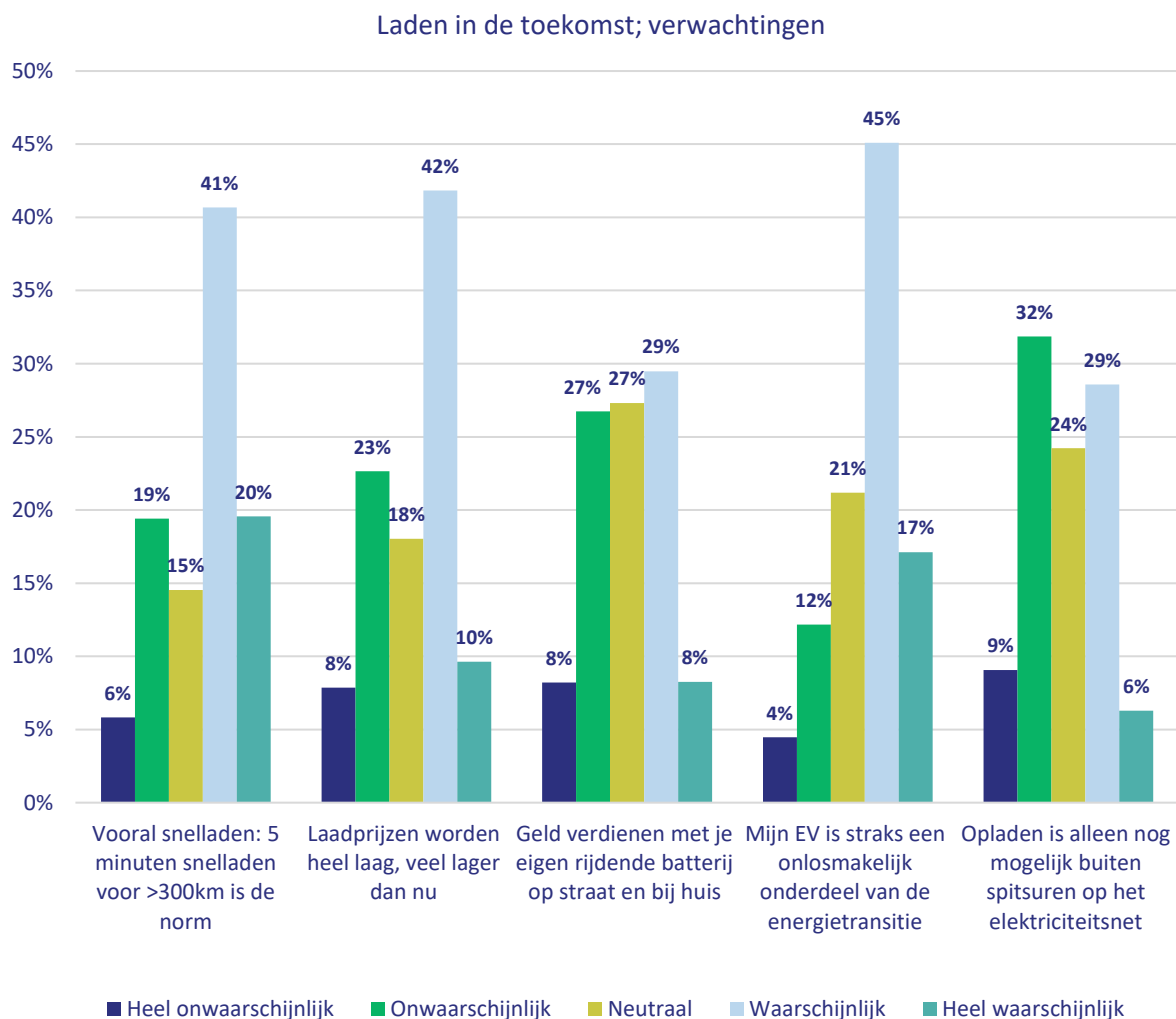
Als rapportcijfers worden uitgesplitst naar hoe lang men al elektrisch rijdt, zijn de verschillen klein. Over het algemeen is de meer recente EV-rijders een beetje kritischer, maar de verschillen zijn minimaal.



Hoe ziet laden er in de toekomst uit? [N=1.974]

We vroegen de EV-rijder hoe die denkt dat laden er in de toekomst uit gaat zien (over vijf tot tien jaar). De antwoorden zijn ingevuld op een schaal van 1 (heel onwaarschijnlijk) tot 5 (heel waarschijnlijk). Drie van de vijf stellingen worden overwegend als waarschijnlijk of heel waarschijnlijk ingeschat: Men verwacht dat de EV een heel belangrijk onderdeel van de energietransitie gaat zijn.

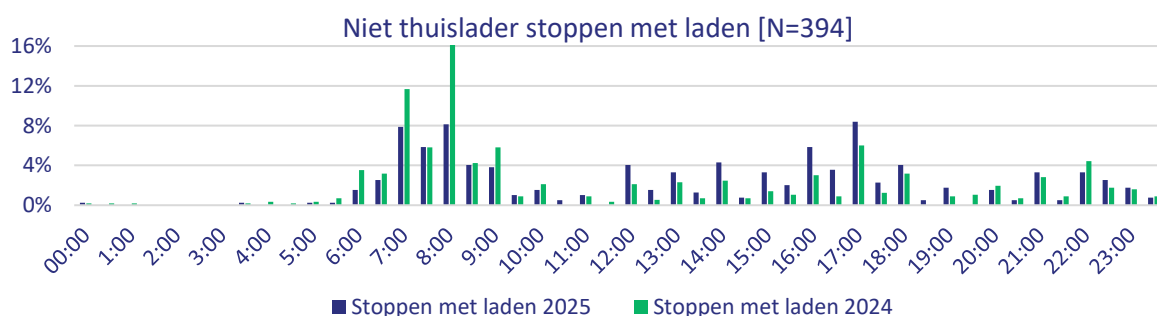
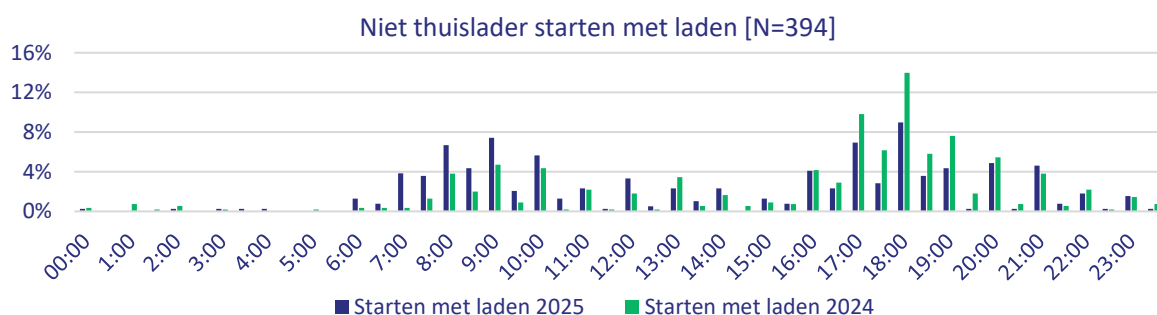
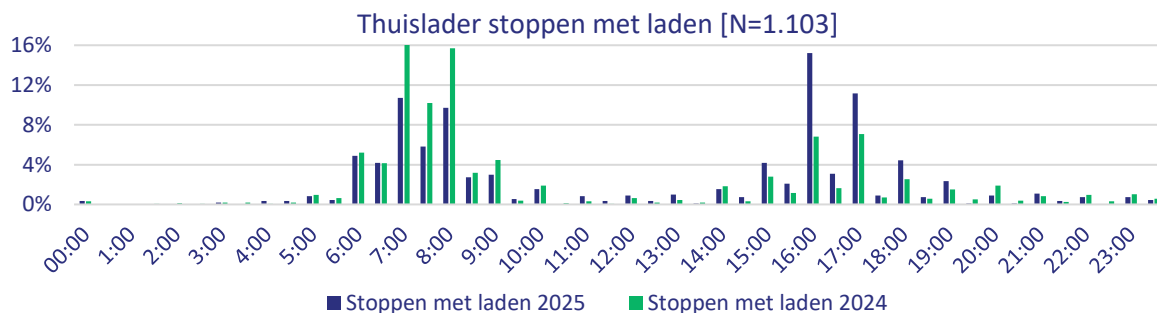
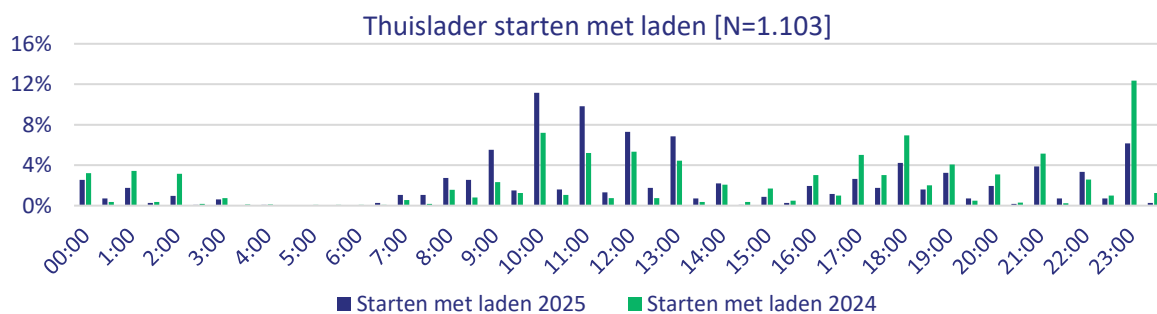
Daarbij is de verwachting dat snelladen steeds sneller wordt, en dat de laadprijzen gaan dalen. De meningen lopen meer uiteen over de overige twee stellingen. Geld verdienen door de EV als rijdende batterij te gebruiken ziet de EV-rijder steeds meer als een realistisch scenario. 35% denkt dat opladen in de nabije toekomst alleen nog buiten de spitsuren mogelijk is..



Laadsessies spreiden zich meer uit over de dag, de spits wordt gemeden [N=1.497]

78% van de EV-rijders geeft aan een vast moment te hebben waarop gestart wordt met laden, en 77% geeft aan dat er op vaste tijden wordt gestopt met laden. Bij thuisladers zien we een verschuiving in de starttijden ten opzichte van vorige jaren. Er starten relatief meer sessies overdag (tussen 9:00-13:00u) en minder 's avonds (tussen 17:00-23:00u) daarnaast zien we ook meer sessies eindigen tussen 16:00-17:00u in vergelijking met vorig jaar.

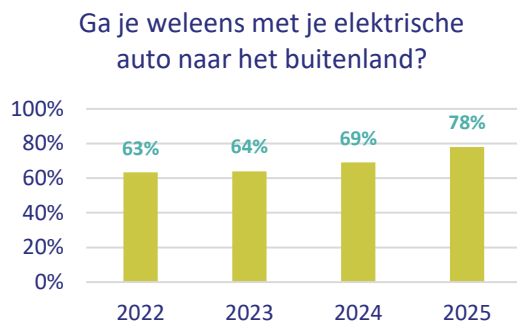
41% van de thuisladers geeft aan te laden met dynamische stroomtarieven, dit heeft invloed op het laadpatroon. 29% van de thuisladers met dynamische stroomtarieven geeft aan geen vast startmoment te hebben, tegenover 17% van de groep zonder dynamisch energiecontract. Voor de niet thuislader is er dit jaar meer spreiding in zowel het starten als het stoppen. Er starten minder sessies tussen 17:00-19:00u. In plaats daarvan starten steeds meer sessies in de ochtend en begin van de middag (7:00-13:00u). Het lijkt erop dat zowel de thuislader als de niet thuislader de spits op het elektriciteitsnet (16:00-21:00u) mijdt.



Laden in het buitenland

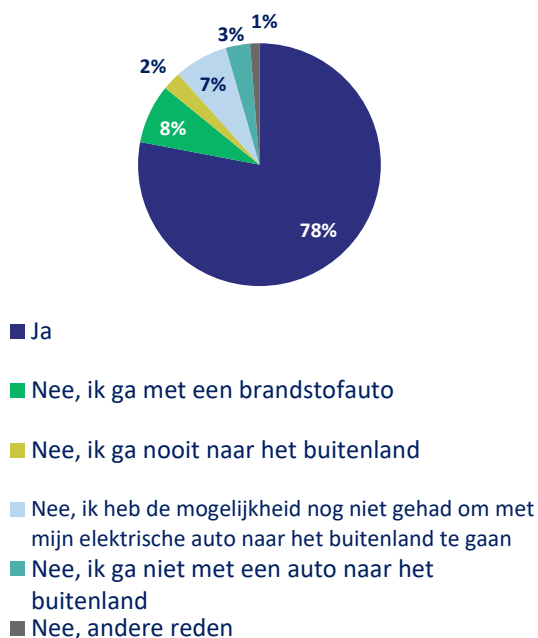
78% van de EV-rijders gaat weleens met hun auto naar het buitenland (voor vakantie of werk). [N=2.017]

Dat is een toename ten opzichte van vorig jaar, toen gaf 69% aan weleens met de auto naar het buitenland te gaan.



Slechts 8% zegt de benzineauto te gebruiken om naar het buitenland te gaan, een bijna even grote groep heeft de kans nog niet gehad om naar het buitenland te gaan (7%). 3% gaat met een ander vervoersmiddel de landsgrenzen over.

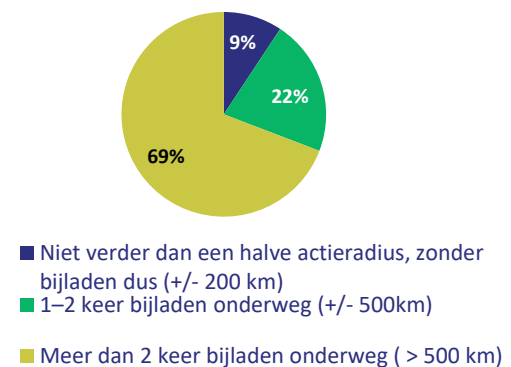
Ga je weleens met je elektrische auto op vakantie?



De meeste ritten naar het buitenland zijn verder dan 500 km. [N=1.571]

69% van de EV-rijders maakt ritten waar men twee keer of vaker moet laden onderweg.

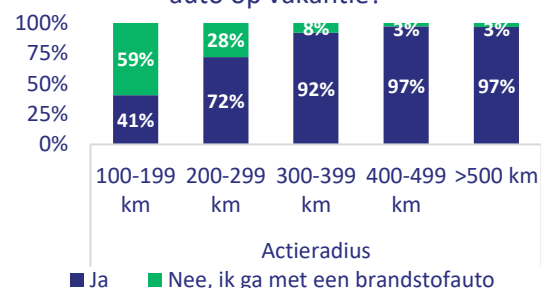
Hoe ver gaat je reis met de elektrische auto naar het buitenland?



Met een beperkt bereik (100-199 km) gaat nog steeds 41% met de elektrische auto naar het buitenland op vakantie. [N=1.679]

Hoe groter het bereik, hoe groter het aandeel EV-rijders dat met de elektrische auto naar het buitenland gaat.

Ga je weleens met je elektrische auto op vakantie?

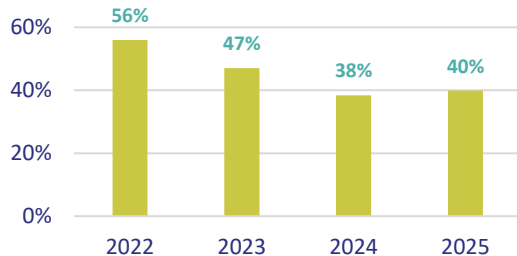


Tijdverlies door zoekwerk wordt als belangrijkste reden gegeven om niet met de elektrische auto op vakantie te gaan.

Dat kan zijn door het uitzoeken van waar je kunt laden onderweg, omrijden voor laden, of door laden zelf. 33% van de elektrische rijders die niet met de elektrische auto op vakantie gaan geeft dit argument op. Opvallend is dat dit door slechts 14% van de elektrische rijders die weleens met de elektrische auto op vakantie gaan daadwerkelijk als hinderlijk wordt ervaren, en daarmee buiten de top 5 knelpunten valt.

40% ervaart weleens knelpunten bij het laden in het buitenland. [N=1.424]

Dat is een lichte toename ten opzichte van vorig jaar, toen 38% knelpunten ervaarde, maar een kleinere groep dan in 2023 en 2022.



Defecte laadpalen is het meest ervaren knelpunt (24%). [N=567]

‘Defecte laadpalen’ en ‘Te veel drukte bij (snel)laadpunten onderweg’ zijn in 2022 niet uitgevraagd als knelpunt.

Top 5 knelpunten laden in het buitenland	2022	2023	2024	2025
Te weinig (snel)laadpalen onderweg	25%	29%	20%	19%
laadpas/laadapp werkt niet in het buitenland	22%	27%	21%	21%
Defecte laadpalen	-	26%	20%	24%
Te weinig laadpalen op bestemming	24%	26%	19%	19%
Te veel drukte bij (snel)laadpunten onderweg	-	16%	12%	16%

EV-rijders die wel naar het buitenland gaan met hun elektrische auto hebben gemiddeld één laadpas meer.

Zij hebben gemiddeld drie laadpassen terwijl EV-rijders die niet naar het buitenland gaan gemiddeld twee laadpassen bezitten.

Minder range anxiety onder EV-rijders die wel naar het buitenland gaan.

78% van de EV-rijders die met de auto naar het buitenland gaan is het (helemaal) eens met de stelling: *Ik kan vertrouwen op de actieradius die mijn auto in de praktijk weergeeft.*

Voor de EV-rijders die niet met de elektrische auto naar het buitenland gaan ligt dat percentage op 60%.

Aanhangers

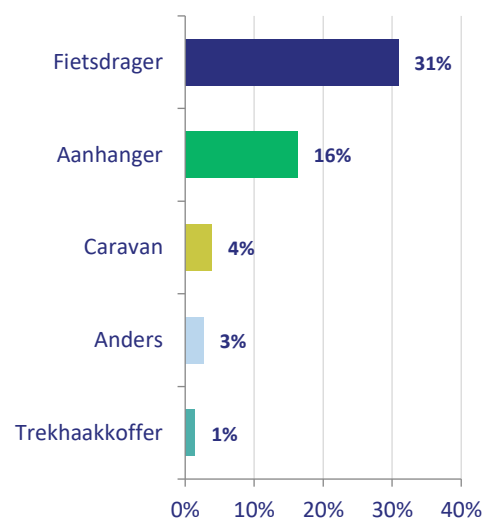
40% van de EV-rijders rijdt weleens met een aanhanger, fietsdrager, of iets dergelijks achter de auto. [N=2.011]

Vaak is dat een fietsendrager. 20% rijdt weleens met een aanhanger of caravan. De categorie ‘anders’ bestaat voornamelijk uit vouwwagens en dakkoffers.

33% van de EV-rijders die weleens met een caravan of aanhanger rijdt, ervaart weleens knelpunten. [N=377]

Deze knelpunten hebben meestal betrekking op het laad- of parkeervak. 27% ervaart het ontbreken van een doorrijvak als knelpunt en 22% komt weleens een te kort parkeervak tegen met de aanhanger. In de categorie ‘anders namelijk’ komt ‘Aanhanger kan niet afkoppelen’ het vaakst voor.

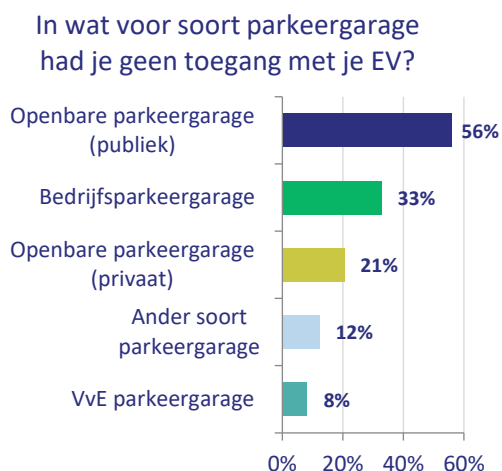
Maak je weleens gebruik van een aanhanger, fietsdrager, of iets dergelijks achter de auto?



Parkeergarages

4% van de EV-rijders geeft aan dat hen weleens de toegang tot een parkeergarage is onthouden. [N= 2.008]

Als dat gebeurde, was dat meestal in een openbare parkeergarage. [N=73]

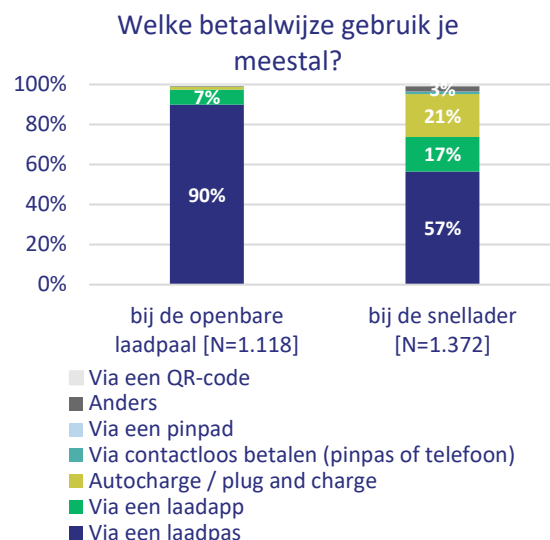


3.3 Betaalmethode en prijzen

In Nederland kan je op verschillende manieren betalen bij de openbare laadpaal: met een laadpas, een laadapp, of ad-hoc (zonder contract en direct met je pinpas, contactloos, of via een QR-code). Bij ad hoc laden is de prijs inzichtelijker omdat er minder prijscomponenten zijn, en er geldt één prijs per laadpaal, terwijl dat bij het gebruik van een laadpas niet altijd het geval is.

De EV-rijder betaalt meestal met een laadpas of laadapp bij de openbare laadpaal en de snellader.

De meeste EV-rijders kiezen voor een laadpas als hoofdbetaalwijze (90% voor regulier openbaar laden en 57% voor snelladen). Daarna volgt de laadapp bij openbaar laden en autocharge/plug and charge bij de snellader. Vormen van ad hoc laden worden bijna niet gebruikt: slechts vier respondenten geven aan het als hoofdbetaalwijze te gebruiken bij de openbare laadpaal en 23 bij de snellader. Deze verdeling is gelijk aan de uitkomst van de onderzoeken in 2023 en 2024.



De EV-rijder heeft gemiddeld drie laadpassen én drie laadapps tot zijn beschikking. [N=2.003]

Ten opzichte van vorig jaar is het aantal laadpassen en laadapps licht toegenomen. 2% heeft helemaal geen laadpas en 12% heeft geen laadapp. 68% van de EV-rijders heeft bewust gekozen voor een specifieke laadpas, terwijl 10% de laadpas kreeg via de werkgever, 7% via de leasemaatschappij en 6% via de dealer.

Het belangrijkste aspect bij de keuze voor een laadpas was dekking, ook internationaal. [N=1.892]

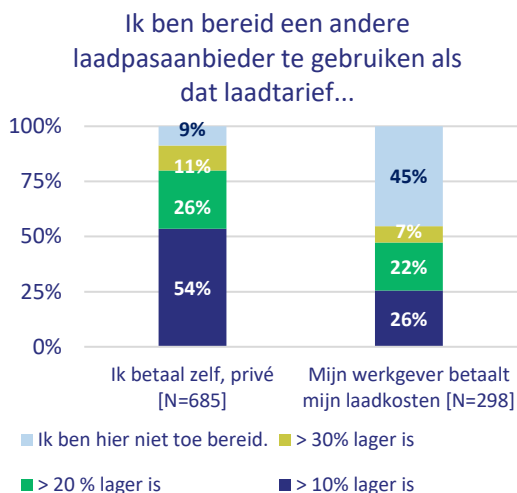
Maar de EV-rijder waardeert goedkoopste tarieven een stuk hoger dan eerdere jaren.

Met welke aspecten heb je rekening gehouden bij je keuze voor een laadpas?



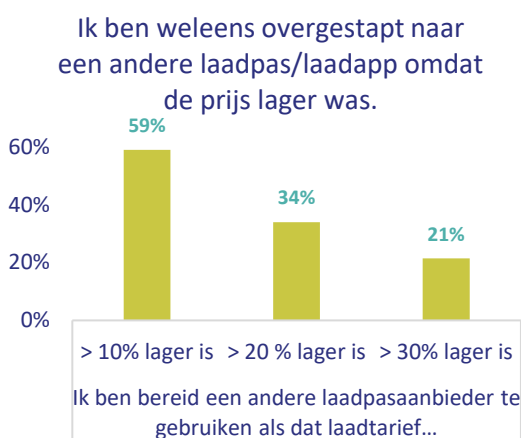
EV-rijders zijn over het algemeen snel bereid over te stappen van laadpasaanbieder. [N=1.118]

Een verschil van 10% lagere tarieven is voor bijna de helft (46%) al voldoende reden om een andere laadpas te gebruiken. Voor de EV-rijder die zelf betaalt is 54% bereid over te stappen – als het laadtarief 10% lager is. Wanneer de werkgever betaalt is dat 26%.



38% van de EV-rijders is daadwerkelijk weleens overgestapt naar een andere laadpasaanbieder omdat de prijs lager was. [N=1.118]

Vergeleken met de vorige vraag, zien we dat 59% van de EV-rijders die aangaf bij een 10% lager tarief over te zullen stappen, dat ook daadwerkelijk gedaan heeft.



Ad hoc laden

49% van de EV-rijders is bekend met het concept ad hoc laden. [N=1.119]

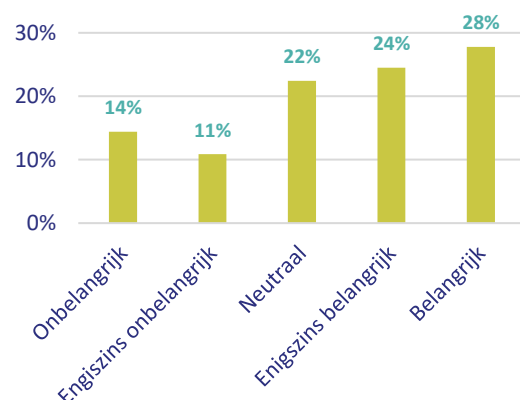
Dat is een afname ten opzichte van vorig jaar, toen was 61% van de EV-rijders op de hoogte van dit concept. In 2023 was 45% bekend met ad hoc laden.

De AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)⁶ verplicht ad hoc laden voor publiek toegankelijke laadpunten in de EU, zodat je zonder laadpas, maar met een bankpas of creditcard kunt betalen. Deze nieuwe regels gelden nu alleen voor laadstations die nieuw worden geplaatst. Bestaande laadpunten met een vermogen van 50 kW of meer, moeten in uiterlijk 2027 voorzien zijn van zo'n ad hoc-betalingsmogelijkheid. Bij laders met een lager vermogen, in bijna alle gevallen dus publieke AC-laders, hoeft dit niet gedaan te worden.

52% van de EV-rijders vindt het (enigszins) belangrijk dat er de mogelijkheid bestaat om met een pinpas of creditcard te betalen bij een openbare laadpaal. [N= 1.123]

Dat is minder dan de vorige onderzoeken (61% in 2024 en 60% in 2023).

Hoe belangrijk vind je het om met een pinpas of creditcard te kunnen betalen bij de openbare laadpaal?



⁶ [Fit for 55: op weg naar duurzamer vervoer - Consilium](#)

26% heeft daadwerkelijk weleens ad hoc geladen bij een openbare laadpaal. [N=1.119]
 Vorig jaar was dit 24% en in 2023 15%. Bij de snellaadpaal heeft 28% weleens ad hoc geladen.

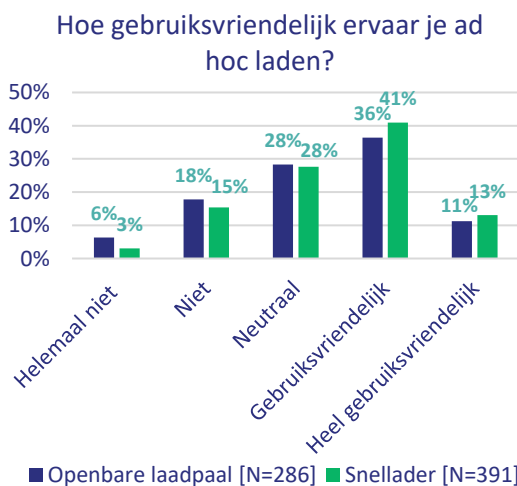
Ad hoc laden gebeurt het meest via een QR-code (51%). [N=286]

Contactloos betalen gebeurt in 40% van de gevallen en bij slechts 5% van de ad hoc betalingen aan de openbare laadpaal wordt een pinpad gebruikt.

Hoe heb je ad hoc geladen?



47% van de elektrische rijders die wel eens ad hoc heeft geladen aan de openbare laadpaal ervaart dit als (heel) gebruiksvriendelijk.
 Bij de snellader is dit 54%.



Er is interesse in ad hoc laden.

43% van de EV-rijders die al eens ad hoc heeft geladen geeft aan vaker gebruik te willen maken van ad hoc laden. En 33% van de EV-rijders die nog nooit ad hoc heeft geladen geeft aan dit wel eens te willen gebruiken.

Qua ad hoc betalen heeft contactloos (met pinpas of telefoon) de voorkeur (85%). [N=426]

Dat is opvallend, want de QR-code wordt nu in de praktijk nog vaker gebruikt.

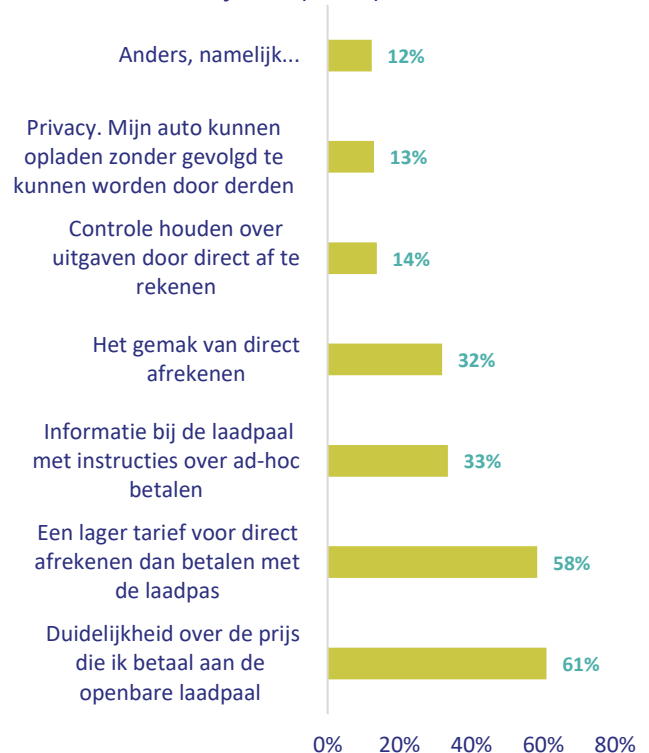
Welke vorm heeft jouw voorkeur bij het ad-hoc laden? [N=426]



Een duidelijker tarief en een lagere prijs motiveren de EV-rijder om vaker ad hoc te gaan laden. [N=1.054]

Privacy en controle houden over uitgaven, worden minder vaak genoemd.

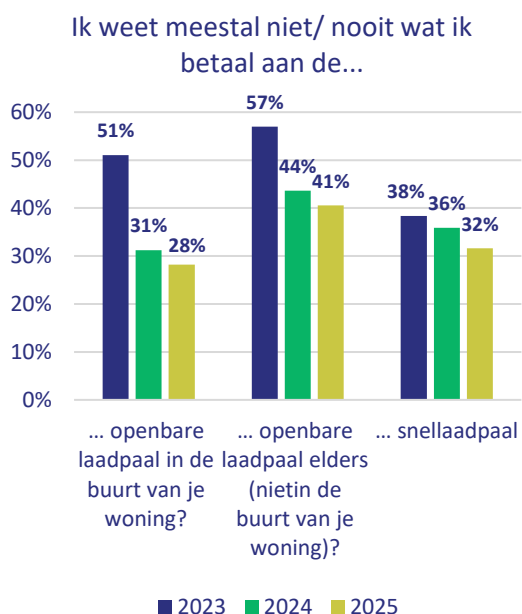
Welk van onderstaande omstandigheden motiveren je om (vaker) ad-hoc te laden?



Prijstransparantie

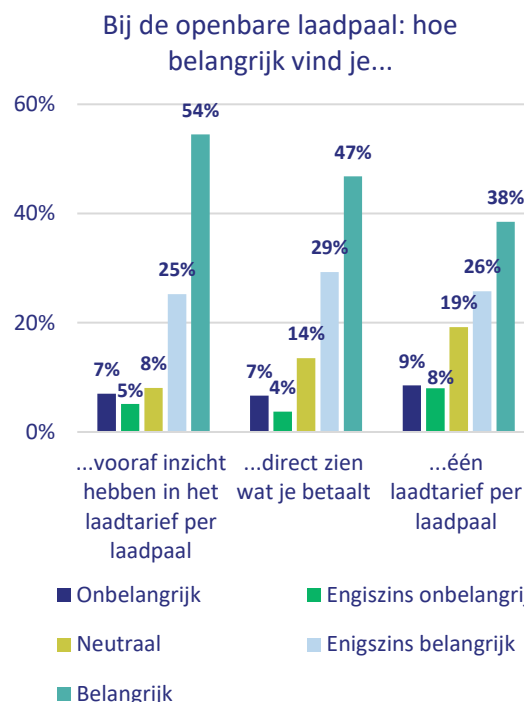
Prijstransparantie op de openbare en snellaadpaal verbetert licht.

Toch weet nog altijd 28% van de EV-rijders meestal niet/nooit wat ze betalen aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning. Bij openbare laadpalen elders weet 41% van de EV-rijders meestal niet/nooit wat men betaalt voor het laden en bij snelladen is dat bij 32% van de EV-rijders het geval.



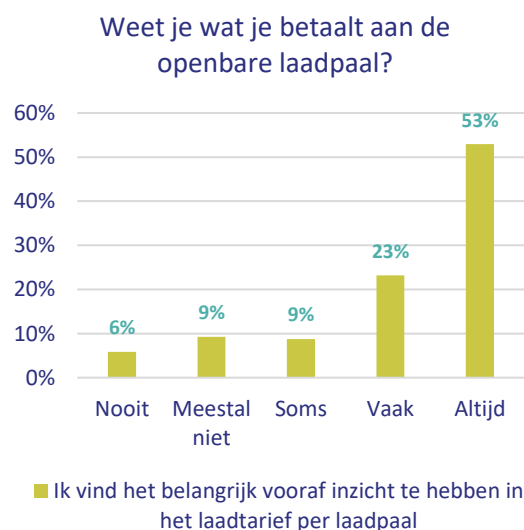
79% van de EV-rijders vindt het belangrijk om vooraf inzicht te hebben in het laadtarief van de openbare laadpaal. [N=1.124]

76% van de EV-rijders geeft aan dat het direct zien wat je betaalt (enigszins) belangrijk is en 64% van deze groep geeft aan dat ze één laadtarief per laadpaal (enigszins) belangrijk vinden. Voor EV-rijders die zelf voor het laden betalen zijn deze percentages nog hoger: 89% vindt vooraf inzicht in het laadtarief (enigszins) belangrijk, 84% vindt direct zien wat je betaalt (enigszins) belangrijk en 70% vindt één laadtarief per laadpaal (enigszins) belangrijk. [N=1.382]



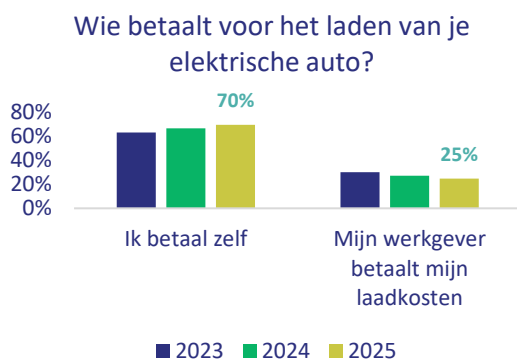
15% van de EV-rijders die het belangrijk vindt om vooraf inzicht te hebben in het laadtarief per laadpaal, weet meestal niet of nooit wat de kosten zijn. [N=672]

Dit is een belangrijk signaal: de groep die het belangrijk vindt vooraf inzicht te hebben in het laadtarief, weet niet altijd wat ze moeten betalen.

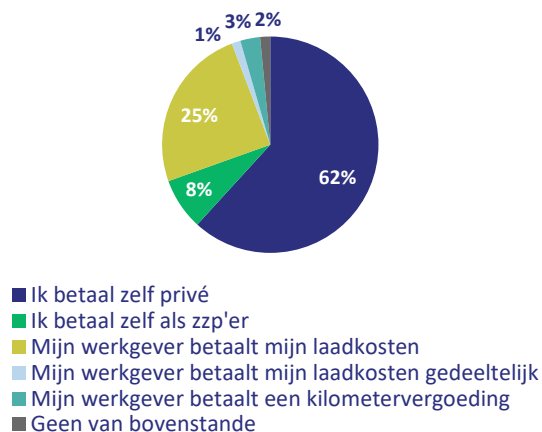


De meeste EV-rijders betalen zelf voor hun laadkosten. [N=3.522]

70% van de EV-rijders betaalt zelf zijn laadkosten, privé of als ZZP'er. Dit is iets meer dan vorig jaar, toen betaalde 67% van de EV-rijders de laadkosten zelf. Dit ligt in lijn der verwachting aangezien het aantal particuliere EV-rijders toeneemt over de jaren. In 25% van de gevallen betaalt de werkgever alle laadkosten, dit zijn nagenoeg allemaal zakelijke rijders (97%).



Wie betaalt voor het laden van je elektrische auto?



Het grootste deel van de EV-rijders met een privé koop (93%) of private lease (90%) auto betaalt hun laadkosten zelf.

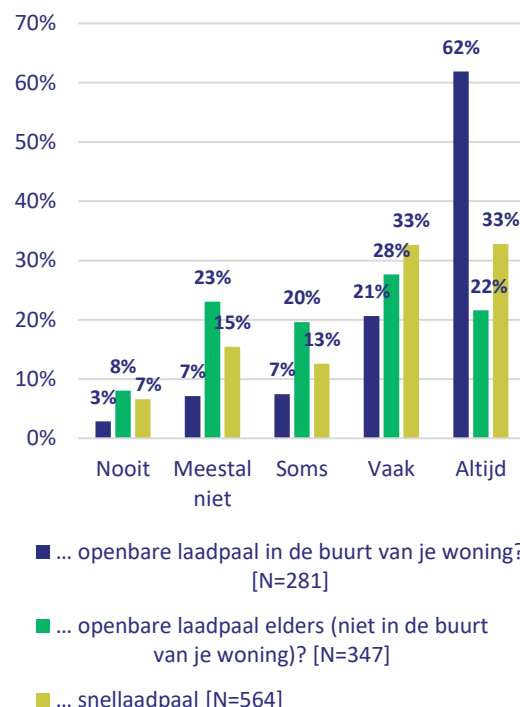
Ook bij een zakelijke koop constructie (62%) of een zakelijke lease als ZZP'er of directeur-groothouder (75%) betaalt men vaak zelf voor het laden van de elektrische auto.

Bij zakelijke lease betaalt de werkgever meestal volledig voor de laadkosten (95%).

10% van EV-rijders die zelf betaalt voor het laden van de elektrische auto, weet meestal niet of nooit wat men betaalt voor het laden aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning. [N=281]

Elektrische rijders die zelf betalen voor hun laadkosten weten veel vaker wat de kosten zijn dan EV-rijders waarvan de werkgever de laadkosten betaalt. Toch zijn er ook elektrische rijders die zelf betalen voor het laden (privé of als zzp'er), én niet weten wat de laadkosten zijn (10%). Wanneer de werkgever betaalt voor het laden, weet 60% van de EV-rijders niet wat de kosten zijn aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning. Als de laadpaal elders staat, dus niet in de buurt van de woning, dan weet 31% van de EV-rijders die zelf betaalt voor het laden meestal niet of nooit wat men daar betaalt voor het laden. 22% van EV-rijders die zelf betaalt voor het laden van de elektrische auto, weet meestal niet of nooit wat men betaalt voor het laden aan de snellader.

Weet je wat je betaalt aan de...



3.4 Verschillende soorten laadpunten

Thuis laden

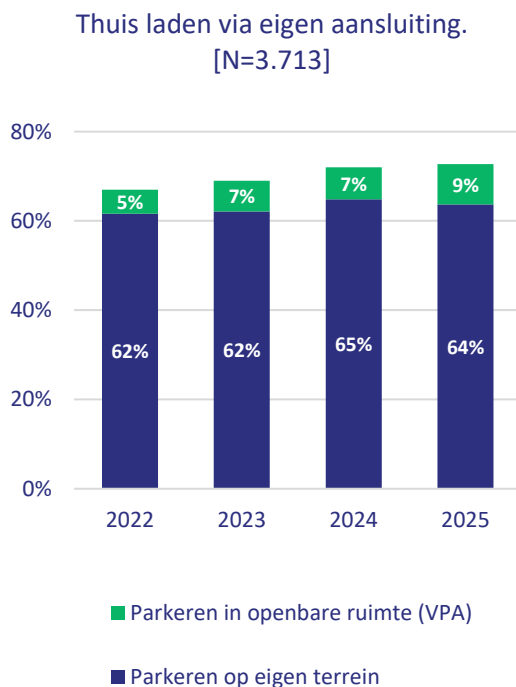
Onder thuisladers verstaan we EV-rijders die via de eigen aansluiting laden. Meestal parkeren zij op eigen terrein, maar het komt ook voor dat ze via een verlengd private aansluiting (VPA) in de openbare ruimte parkeren en laden.

Algemeen rapportcijfer

- Thuis laden via een laadpaal: 9,2
- Thuis laden via het stopcontact: 7,7

De meerderheid (73%) van de EV-rijders laadt thuis via de eigen aansluiting. [N=3.713]

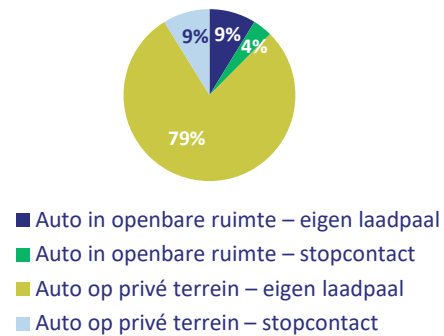
Dat aandeel is de afgelopen jaren licht toegenomen. 64% laadt via de eigen aansluiting en parkeert op eigen terrein. 9% laadt via de eigen aansluiting, maar parkeert in de openbare ruimte, dit betreft de zogenaamde Verlengd Private Aansluiting (VPA). Het aandeel VPA-laders is wat toegenomen ten opzichte van vorig jaar, toen was dat 7%.



13% van de thuisladers laadt via het stopcontact, dus zonder laadpaal.

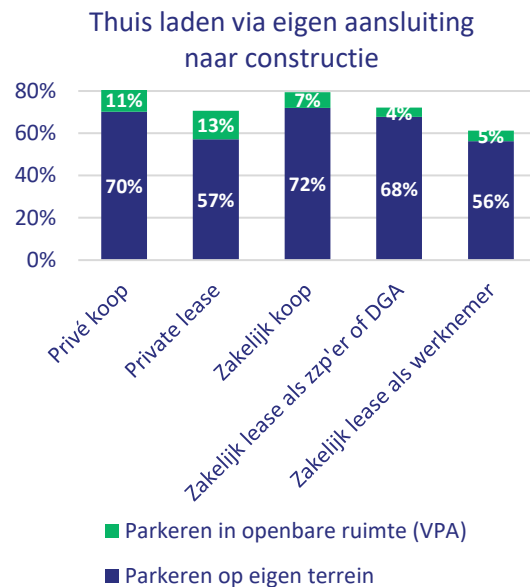
4% van de thuisladers laadt via een stopcontact en parkeert in de openbare ruimte (VPA).

Laden via de eigen aansluiting



EV-rijders die de auto hebben gekocht, zowel privé als zakelijk, laden relatief vaker op de eigen aansluiting. [N=3.713]

Zakelijk lease als werknemer laadt het minst vaak thuis, maar nog steeds in 61% van de gevallen. Vooral privé rijders (lease en koop) laden vaak in de openbare ruimte via hun eigen aansluiting (VPA). Privé rijders passen vaker de VPA-constructie toe (11%-13%). Zakelijke rijders doen dat minder vaak (4%-7%).

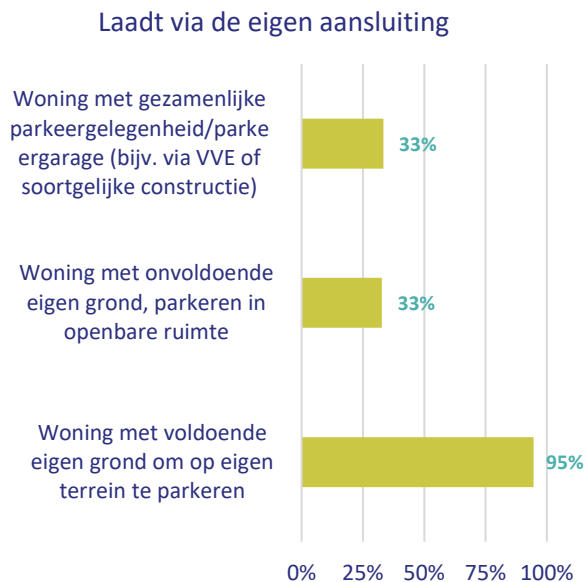


67% van de EV-rijders heeft de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en te laden. [N=3.663]

Dit jaar is ook uitgevraagd wat de parkeersituatie van de EV-rijder is. 24% heeft onvoldoende eigen grond en parkeert in de openbare ruimte. 7% geeft aan een gezamenlijke parkeergelegenheid te hebben (bijvoorbeeld via een VVE).

33% van EV-rijders zonder eigen parkeergelegenheid laadt via de eigen aansluiting – toch in de openbare ruimte. [N=3.663]

En 95% van de EV-rijders met eigen parkeergelegenheid, laadt thuis via de eigen aansluiting. En slechts 33% heeft de mogelijkheid om 'thuis' in de VvE te laden.



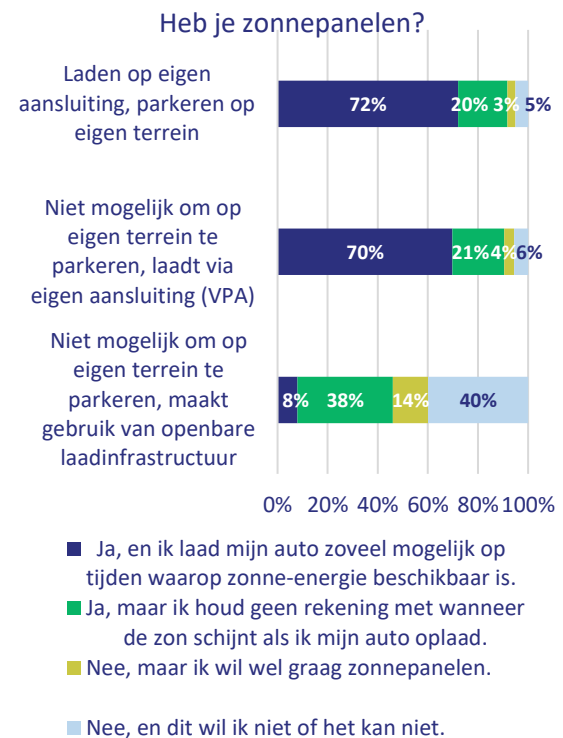
De thuislader laadt vaak op basis van dynamische tarieven (41%).

Dat is aanzienlijk meer dan gemiddeld in Nederland, eind 2024 heeft 5% van de Nederlandse huishoudens een dynamisch energiecontract⁷. Dit percentage geldt zowel voor de thuislader die op eigen terrein kan parkeren als voor de thuislader die in de openbare ruimte parkeert. De voordelen van een dynamisch energiecontract in combinatie met het laden van de elektrische auto, lijken een belangrijke aanleiding te zijn om via de eigen aansluiting in de openbare ruimte te laden.

De thuislader die in de openbare ruimte parkeert heeft veel vaker zonnepanelen dan de EV-rijder die niet via de eigen aansluiting laadt. [N=3.663]

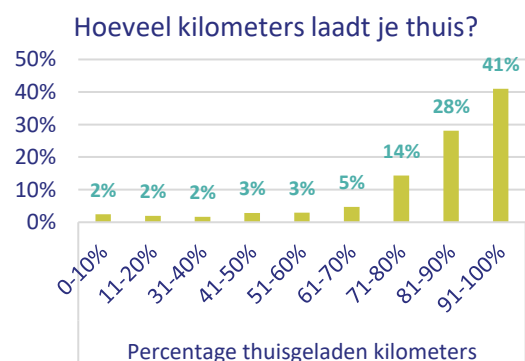
91% van de thuisladers die in de openbare ruimte parkeren en laden heeft zonnepanelen,

én 70% laadt de auto ook zoveel mogelijk op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is. Terwijl een aanzienlijk kleiner aandeel (46%) van de EV-rijders zonder eigen oprit en afhankelijk van openbare laadinfrastructuur, zonnepanelen heeft. Het gebruiken van eigen zonne-energie in de elektrische auto lijkt een belangrijke aanleiding te zijn om via de eigen aansluiting in de openbare ruimte te laden.



Grootste deel thuisladers laadt meer dan 81% van de kilometers thuis. [N=2.344]

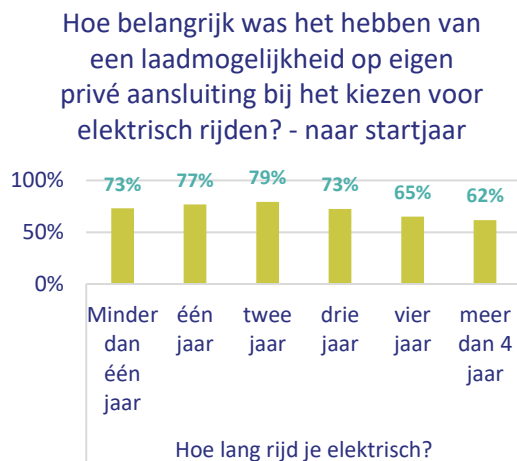
Als men een eigen laadpaal thuis heeft, dan worden de meeste kilometers op de laadpaal thuis geladen.



⁷ [Monitor Consumentenmarkt Energie, ACM](#)

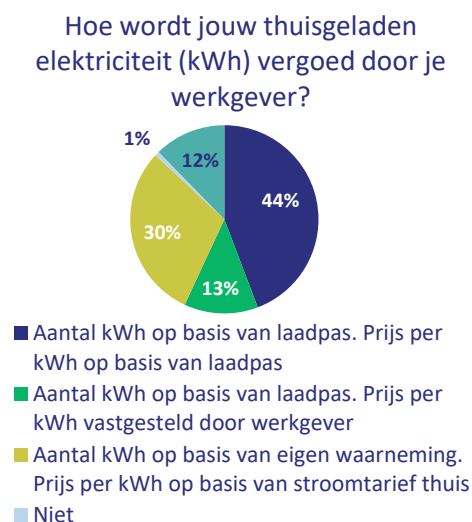
Het kunnen laden via de eigen aansluiting is voor veel EV-rijders belangrijk geweest om elektrisch te gaan rijden, ongeacht hoe lang ze al elektrisch rijden. [N=1.446]

70% geeft aan dat de mogelijkheid van het laden op de eigen privé aansluiting een grote rol vond spelen / doorslaggevend vond om te starten met elektrisch rijden. Met name de meer recente EV-rijders vinden dit belangrijk.



Iets meer dan de helft van de thuisladers die hun geladen kWh thuis vergoed krijgen doen dat op basis van een laadpas. [N=260]

Deze vraag is alleen gesteld aan leaserijders. Bijna alle leaserijders die thuis laden krijgen hun laadkosten vergoed, slechts 1% geeft aan deze niet vergoed te krijgen.



83% laadt thuis met een 3-faselader. [N=1.288]

Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2024 (82%) en 2023 (77%).

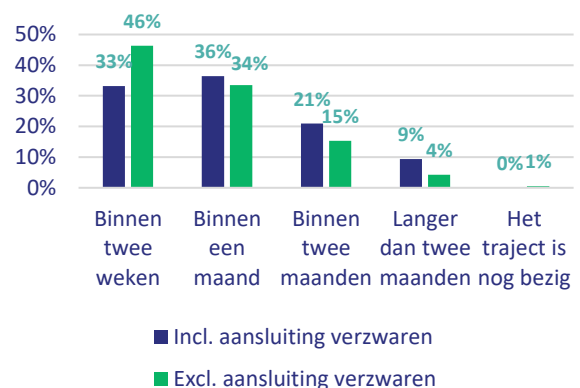
31% van de thuisladers heeft de aansluiting laten vergroten om een thuislaadpaal te plaatsen. [N=580]

64% van de EV-rijders met een laadpaal thuis had al een geschikte aansluiting. 2% geeft dat de aansluiting niet kan/niet mag worden verzwaaard en 1% gaat de aansluiting nog verzwaaen.

In de meeste gevallen verliep die installatie van een thuislaadpunt snel; bij 80% was de laadpaal binnen een maand geïnstalleerd.

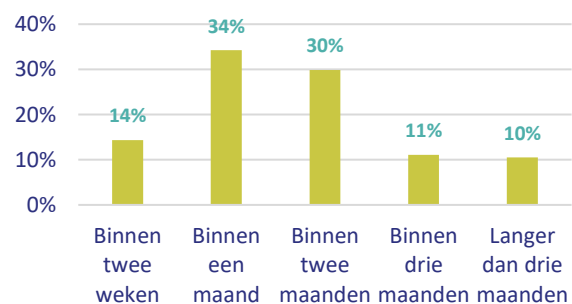
46% van de EV-rijders heeft in de afgelopen twee jaar een laadpaal thuis laten installeren. Als ook de aansluiting verzwaaard is, duurt het proces in 69% van de gevallen korter dan een maand.

Hoe lang duurde het om een laadpaal thuis te installeren, vanaf het moment van aanschaf?



Het verzwaaen van de netaansluiting is in driekwart van de gevallen binnen 2 maanden gerealiseerd. [N=181]

Hoe lang duurde het voordat jouw netaansluiting was verzwaaard, vanaf het moment van de formele aanvraag?

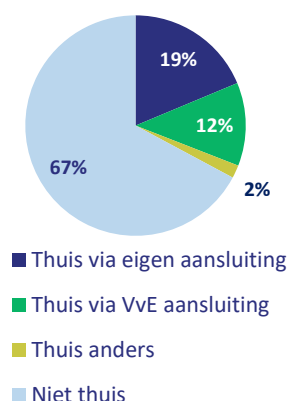


Laden in een VvE

67% van EV-rijders in een Vereniging van Eigenaren (of vergelijkbaar collectief) kan niet thuis laden.

12% laadt via de VvE aansluiting, 19% laadt via eigen aansluiting en 2% geeft aan anders te laden.

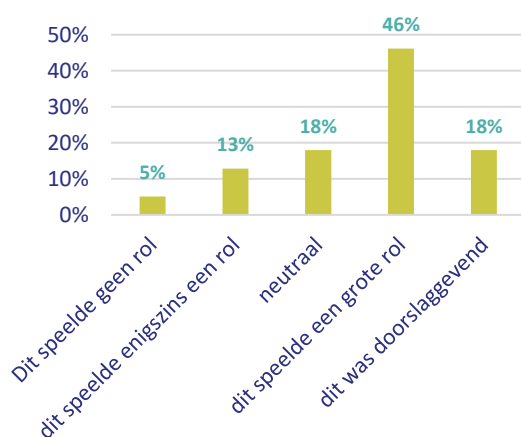
Laadmogelijkheden EV rijder die woont in VvE (of vergelijkbaar collectief).



EV-rijders die via de VvE aansluiting ‘thuis’ kunnen laden, geven aan dat het hebben van deze laadmogelijkheid bij de woning erg belangrijk is. [N=39]

Bijna twee derde geeft aan dat dit een grote of doorslaggevende rol speelde bij de beslissing om elektrisch te gaan rijden.

Hoe belangrijk was het hebben van een laadmogelijkheid bij de parkeerplaats bij de woning (VvE of vergelijkbaar collectief) bij het kiezen voor elektrisch rijden?



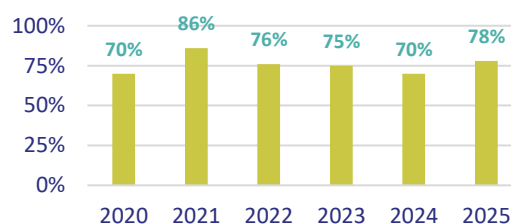
91 EV-rijders hebben in de afgelopen twee jaar een laadpunt aangevraagd bij een VvE of vergelijkbaar collectief. [N=259]

Verreweg het grootste deel is een VvE, twee respondenten hebben via de woningcorporatie een aanvraag gedaan en drie via een commerciële verhuurder.

78% van de EV-rijders die het afgelopen jaar een laadpaal heeft aangevraagd bij een VvE (of vergelijkbaar collectief) heeft knelpunten ervaren. [N=91]

Dat is meer dan vorig jaar (70%). In 2025 zien we een stijging na de licht dalende trend van de afgelopen jaren.

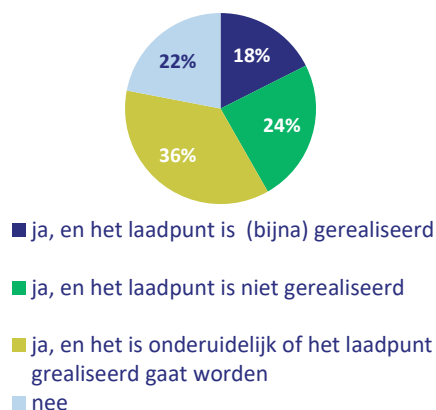
Heb je knelpunten ervaren tijdens de aanvraag van een laadpunt bij een VvE of vergelijkbaar collectief?



In 24% van de gevallen hebben de knelpunten ertoe geleid dat er geen laadpunt is geplaatst. [N=91]

18% geeft aan knelpunten te ervaren, maar het laadpunt is wel (bijna) gerealiseerd en in 36% van de gevallen is het onduidelijk of het laadpunt gerealiseerd kan worden

Heb je knelpunten ervaren tijdens de aanvraag van een laadpunt bij een VvE of vergelijkbaar collectief?



Zorgen rondom brandgevaar van elektrische auto's is het meest voorkomende knelpunt bij de aanvraag voor een laadpunt in een VvE (51%). [N=69]

Ook bezwaar van VvE en/of bewoners en gebrek aan financiering en kennis worden vaak genoemd. Knelpunt 4 en 5 zijn in eerdere edities niet uitgevraagd.

Top 5 knelpunten laden in een VvE	2022	2023	2024	2025
Er waren zorgen rondom brandgevaar van elektrische auto's * ⁸	37%*	44%*	38%*	51%
De VvE en/of andere bewoners maakten bezwaar	37%	32%	37%	45%
Er was geen financiering voor laadpunten/er was sprake van een financieel probleem	17%	18%	21%	35%
Er was onvoldoende kennis binnen de VvE / geen gebruik van een adviseur	-	-	-	33%
De aanleg van een laadpunt zou voor mij als rijder te kostbaar worden	-	-	-	22%

⁸ In eerdere onderzoeken werd hier gevraagd naar veiligheid en niet specifiek brandveiligheid*

Openbaar laden

Algemeen rapportcijfer

Openbaar laden in buurt van de woning

Rapportcijfer algemeen	7,2
Rapportcijfer met ervaren knelpunt	6,9
Rapportcijfer zonder ervaren knelpunt	8,0

Openbaar laden elders

Rapportcijfer algemeen	6,7
Rapportcijfer met ervaren knelpunt	6,4
Rapportcijfer zonder ervaren knelpunt	7,1

De rapportcijfers zijn vergelijkbaar, maar iets lager dan vorig jaar. Toen kreeg openbaar laden in de buurt van de woning een 7,4, en elders een 6,8.

Het al dan niet ervaren van knelpunten maakt bij het openbaar laden in de buurt van de woning uit: er wordt ruim een punt hoger gegeven door EV-rijders die geen knelpunten ervaren ten opzichte van degenen die wel knelpunten meemaken. Bij het openbaar laden elders is dit verschil kleiner.

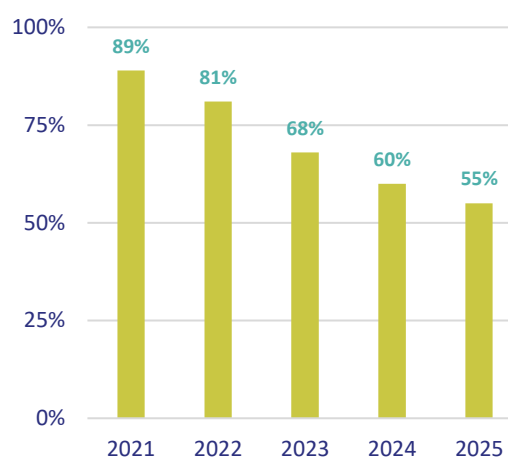
Hoe vaak komt het knelpunt voor?

Er is gevraagd welke knelpunten EV-rijders ervaren, maar ook in hoeveel procent van de laadsessies deze voorkomen. Het kan dus zijn dat een knelpunt weliswaar vaak wordt genoemd, maar dat het in relatief weinig sessies voorkomt.

EV-rijders ervaren steeds minder knelpunten bij openbaar laden. [N=1.143]

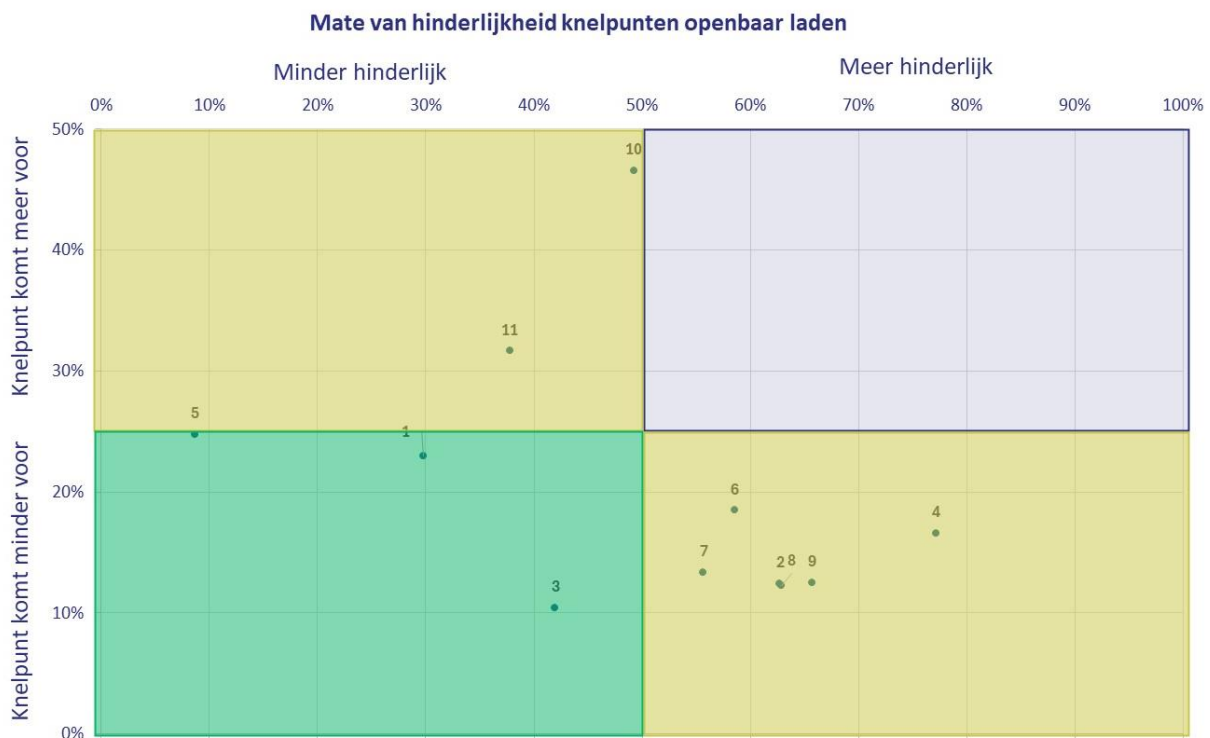
55% van de respondenten ervaart weleens knelpunten bij het openbaar laden van de EV. Vorig jaar gaf 60% aan weleens knelpunten te ervaren, en in 2023 was dit nog 68%. De groep EV-rijders die weleens knelpunten ervaart bij het openbaar laden neemt over de jaren heen gestaag af.

Percentage ervaren knelpunten bij openbaar laden



EV-rijders die het knelpunt ervaren dat een laadpunt defect is geven aan dat dit bij 12% van de laadbeurten het geval is en ervaren dit als het meest hinderlijke knelpunt bij het openbaar laden. Logischerwijs wordt een bezette laadplek door een brandstofauto hinderlijker ervaren dan wanneer er een EV op de laadplek staat. Laadpaalkleven wordt als minder hinderlijk ervaren dan een bezette laadplek door een ladende EV. Mogelijk is dit te verklaren door het minder vaak voorkomen van laadpaalkleven (19% tegenover 25%).

	Knelpunt Top 5 vaakst genoemd	Genoemd door:	Komt hoe vaak voor? (% van de laadsessies) (als men het knelpunt weleens ervaart)	Ervaar het knelpunt als heel (erg) hinderlijk (als men het knelpunt weleens ervaart)
1	Laadpaal is bezet door een EV die laadt	48%	25%	9%
2	Laadpaal is bezet door een EV die niet laadt	46%	19%	59%
3	Laadpaal is defect	42%	12%	63%
4	Laadplek is bezet door een fossiele brandstofauto	42%	17%	77%
5	Er zijn niet voldoende laadpalen in de buurt	40%	23%	30%



	Knelpunt
1	Er zijn niet voldoende laadpalen in de buurt
2	Laadpaal is defect
3	Laadpaal is onvindbaar
4	Laadplek is bezet door een fossiele brandstofauto
5	Laadpaal is bezet door een elektrische auto die laadt
6	Laadpaal is bezet door een elektrische auto die niet laadt (laadpaalkleven)
7	Laadpaal is niet bereikbaar (bijvoorbeeld achter een hek of slagboom)
8	Laadpas/laadapp werkt niet
9	De laadsessie wordt onderbroken
10	Ik weet niet wat de kosten van laden zijn
11	Laadsnelheid is lager dan aangegeven

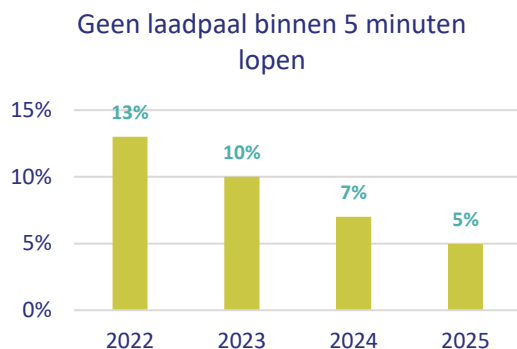
Bovenstaand raster geeft weer hoe vaak een knelpunt is ervaren tegen de hinderlijkheid van dit knelpunt. Op de y-as het percentage van de laadsessies dat dit knelpunt voorkomt (als men het knelpunt weleens ervaart). Op de x-as het aandeel respondenten dat dit knelpunt als heel (erg) hinderlijk beschouwt. Op basis van deze gegevens is een kwadrant ontwikkeld.

Elk knelpunt is onderverdeeld in één van de vier kwadranten. Knelpunten in het groene kwadrant komen niet/nauwelijks voor en worden niet als hinderlijk ervaren. De gele kwadranten bevatten knelpunten die ofwel (bijna) niet voorkomen ofwel niet als hinderlijk worden ervaren. Knelpunten in het paarse kwadrant worden zowel als hinderlijk ervaren en komen relatief vaker voor.

Wat opvalt is dat knelpunten waarbij laadpalen om verschillende redenen bezet zijn anders verspreid zijn over het raster, terwijl het gevolg voor de EV-rijder hetzelfde is. De laadpaal is namelijk in alle gevallen niet beschikbaar voor de EV-rijder. Wanneer een laadplek bezet wordt gehouden door een elektrische auto die laadt (5) wordt dit als veel minder hinderlijk ervaren dan wanneer een elektrische auto een laadpaal bezet houdt zonder te laden (6). Als het laadpunt wordt geblokkeerd door een fossiele brandstofauto ervaart men dit als zeer hinderlijk (4). Oftewel, het maakt uit waarom een laadpaal bezet wordt gehouden.

De dichtheid van laadpalen is opnieuw toegenomen dit jaar. [N=1.106]

Vorig jaar gaf 7% aan geen laadpaal te hebben binnen 5 minuten loopafstand, waar dat dit jaar 5% is.

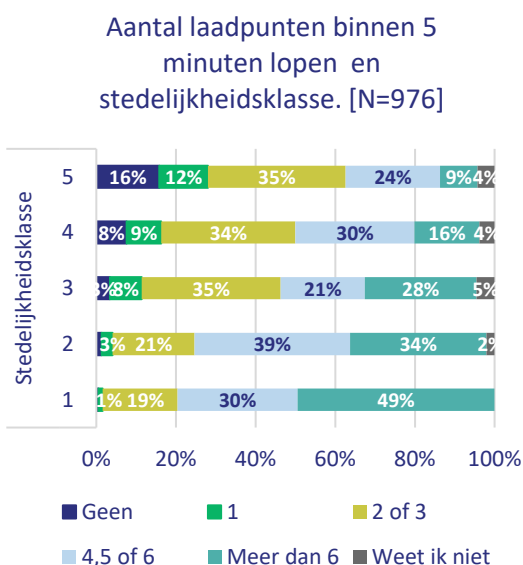


76% van de EV-rijders heeft een laadpunt binnen 300 meter lopen. [N=1.006]

Gemiddeld moet men 236 meter lopen naar de dichtstbijzijnde laadpaal. Vorig jaar was dat 251 meter.

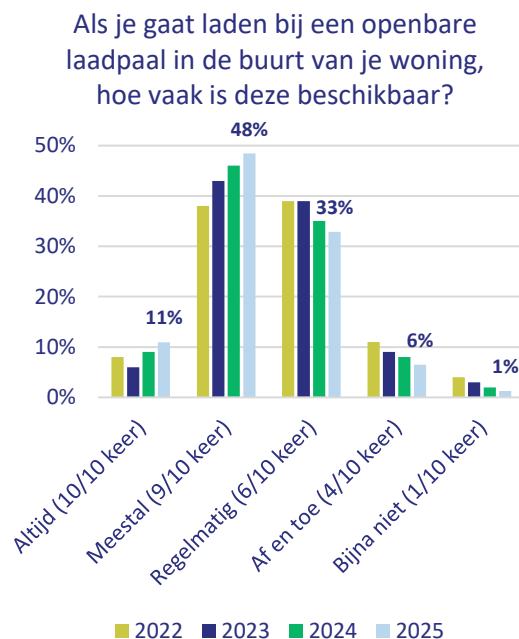
In stedelijk gebied (stedelijkheidsklasse 1), heeft 49% van de EV-rijders meer dan zes laadpunten op loopafstand. [N=976]

Maar ook in het meest landelijke gebied (stedelijkheidsklasse 5) heeft 72% minimaal twee laadpunten op loopafstand.



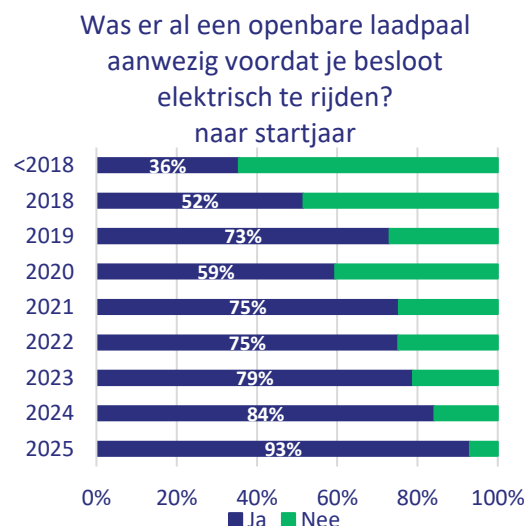
59% van de EV-rijders geeft aan dat de openbare laadpaal in de buurt altijd of meestal beschikbaar is. [N=1.115]

In 2024 was dat 55% en in 2023 49%.



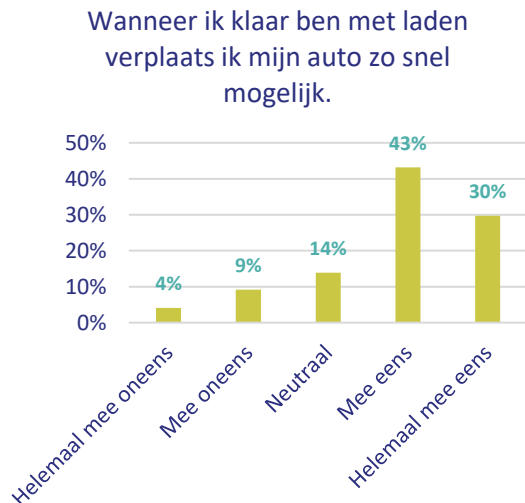
Nieuwe EV-rijders hebben steeds vaker al een openbare laadpaal op loopafstand. [N=1.047]

Voor 74% was er al een openbaar toegankelijke laadpaal op loopafstand aanwezig voordat ze besloten elektrisch te gaan rijden. Dit is een toename ten opzichte van 2024 (71%) en 2023 (63%). Startende EV-rijders geven vaker aan een openbare laadpaal op loopafstand te hebben. Slechts 32% zegt dat dit een (doorslaggevende) rol speelde in de beslissing om elektrisch te gaan rijden.



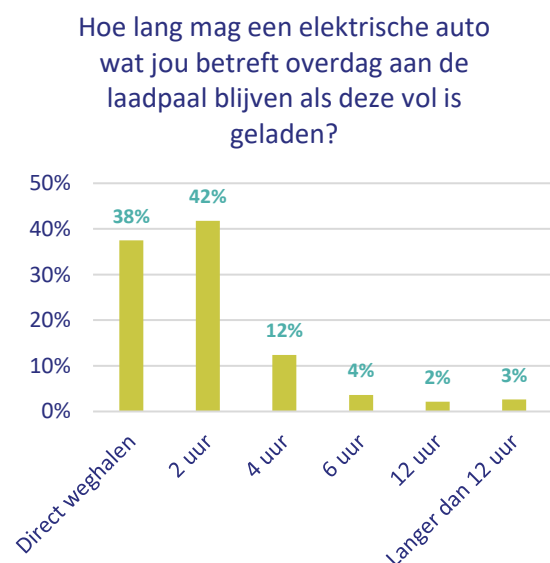
Het grootste deel van de EV-rijders verplaatst de auto zo snel mogelijk zodra ze klaar zijn met laden. [N=1.147]

73% is het (helemaal) eens met deze stelling, vorig jaar was dat 69%.



Voor de meerderheid is twee uur is de grens voor 'laadpaalkleven'. [N=1.114]

Bij de vraag hoelang een auto overdag aan de openbare laadpaal mag blijven staan als deze eenmaal volgeladen is, antwoordde 78% twee uur of minder. Meer dan een derde vindt dat de elektrische auto direct moet worden weggehaald bij de openbare laadpaal zodra deze is volgeladen (38%). Dit is min of meer gelijk aan vorig jaar.

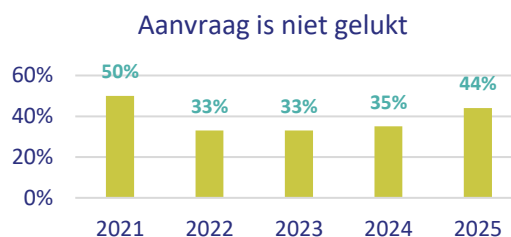


De minderheid (30%) zou het (heel) erg vervelend vinden als openbare laadpalen in de avond (16:00-21:00u) tijdelijk uitgeschakeld zouden worden. [N=1.113]

Een even groot deel van de EV-rijders geeft aan dat het geen probleem zou zijn om een ander moment te zoeken de auto op te laden. Vorig jaar gaf 43% aan het (heel) erg vervelend te vinden, een flinke afname in het afgelopen jaar.

Aanvragen openbaar laadpunt

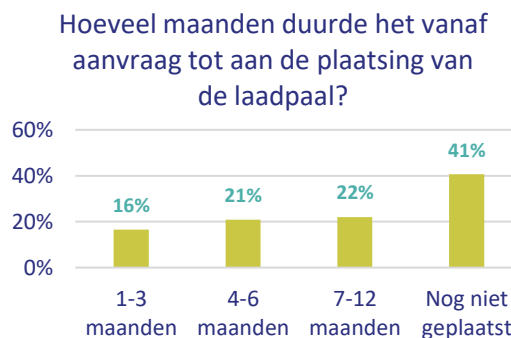
Van de EV-rijders die een openbaar laadpunt hebben aangevraagd in het afgelopen jaar, geeft 44% aan dat de aanvraag niet gelukt is.



In de meeste gevallen kwam dat omdat er al een laadpaal in de buurt aanwezig was (54%), of de aanvrager kan parkeren op eigen terrein of de parkeerplaats bij het appartementencomplex (19%). Deze resultaten zijn gelijk aan vorig jaar.

De doorlooptijd van de plaatsing van een openbaar laadpunt loopt uiteen. [N=91]

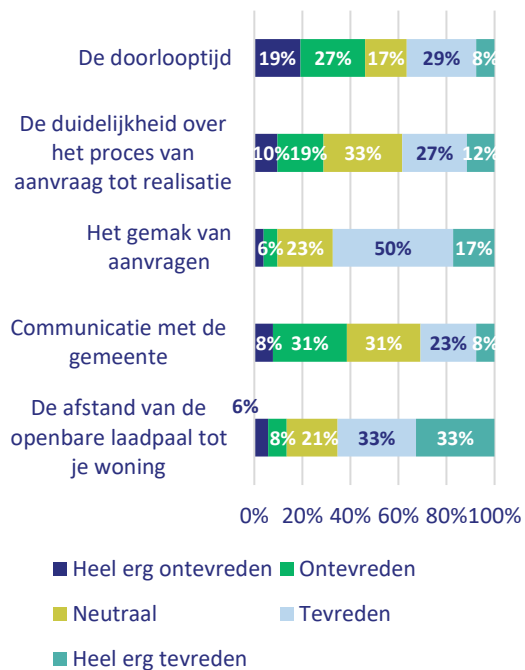
Voor de aanvragen die wel zijn gelukt, is een grote variatie in de doorlooptijd van de plaatsing te zien. De 41% waarbij de aanvraag wel is gelukt maar de laadpaal nog niet geplaatst is, hebben een gemiddelde al lopende duur van 9,5 maanden.



Er is wisselende tevredenheid over de aanvraag van een openbare laadpaal. [N=52]

Onderstaande grafiek geeft de tevredenheid weer over de aanvraag van een openbare laadpaal, op een schaal van 1 (heel erg ontevreden) tot 5 (heel erg tevreden). Het meest tevreden is men over de afstand van de laadpaal tot de woning, de doorlooptijd wordt het minst goed beoordeeld. Deze inzichten zijn niet veranderd ten opzichte van vorig jaar.

Hoe tevreden ben je over de gerealiseerde aanvraag van een openbare laadpaal op de volgende punten?



Snelladen

Algemeen rapportcijfer

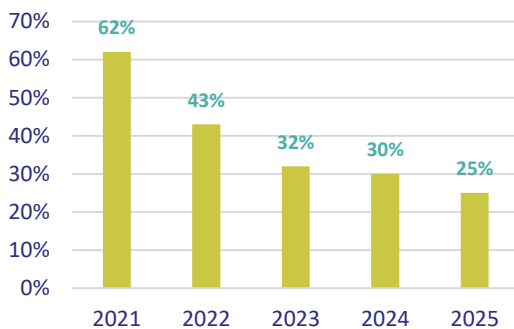
Rapportcijfer algemeen	7,9
Rapportcijfer met ervaren knelpunt	7,1
Rapportcijfer zonder ervaren knelpunt	8,1

75% van de EV-rijders ervaart geen knelpunten bij het laden bij de snellader. [N=1.389]

Het al dan niet ervaren van knelpunten maakt uit in het rapportcijfer: EV-rijders die wel knelpunten ervaren geven één punt lager.

Vorig jaar gaf 70% aan geen knelpunten te ervaren bij de snellader, hiermee wordt de positieve trend sinds 2021 doorgezet.

Percentage ervaren knelpunten bij snelladen



Hoe vaak komt het knelpunt voor?

Er is gevraagd welke knelpunten EV-rijders ervaren, maar ook in hoeveel procent van de laadsessies deze voorkomt. Het kan dus zijn dat een knelpunt vaak wordt genoemd, maar dat het in relatief weinig sessies voorkomt.

Het meest genoemde knelpunt is dat de laadpaal al bezet is door een andere EV die laadt. EV-rijders die dit knelpunt weleens ervaren geven aan dat dat bij 20% van de laadbeurten voor komt. Het meest hinderlijke knelpunt is een defecte laadpaal, 69% van de EV-rijders vindt dat heel (erg) hinderlijk.

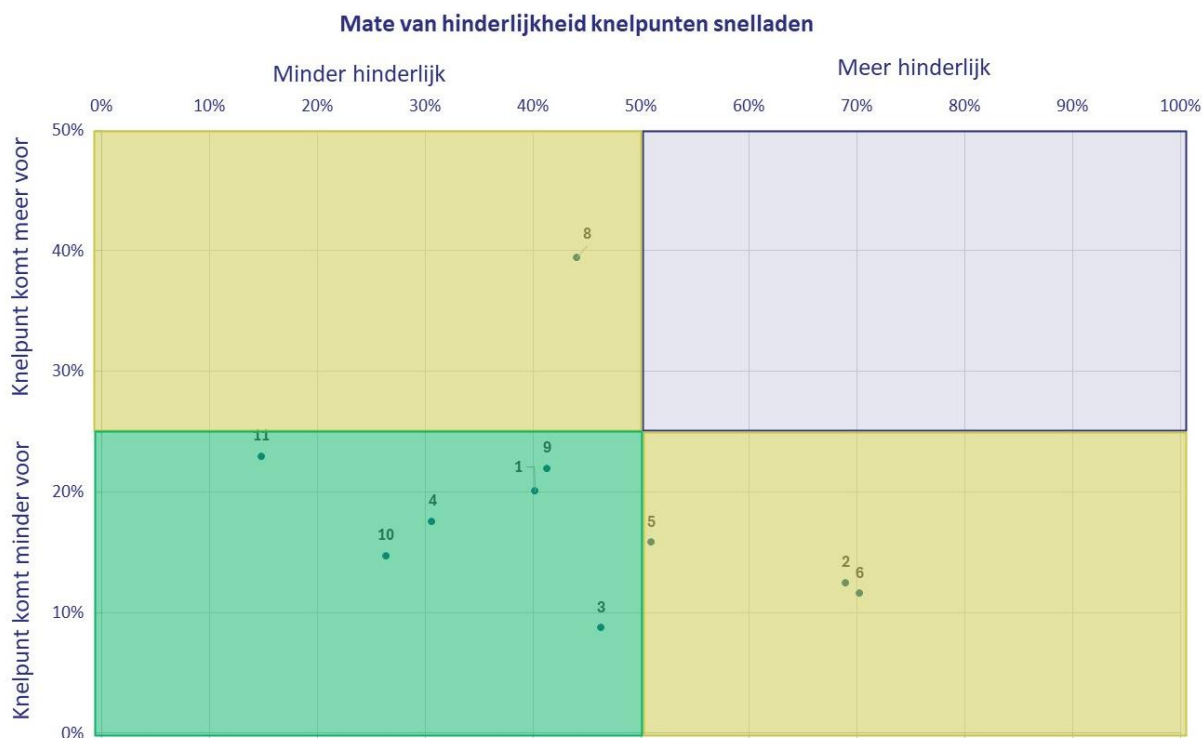
Een lagere laadsnelheid dan aangegeven, is het vaakst voorkomende knelpunt. EV-rijders die dit knelpunt ervaren, geven aan dat het in 39% van de sessies voorkomt.

Als de laadsnelheid lager is dan verwacht, dan laat men over het algemeen het voertuig langer aan de laadpaal staan (58%). 17% plant onderweg nog een extra laadstop in, en 15% neemt genoeg met een minder volgeladen EV. [N=162]

Als de laadsnelheid lager is dan aangegeven, welke actie onderneem je?



	Knelpunt Top 5 vaakst genoemd	Genoemd door:	Komt hoe vaak voor? (% van de laadsessies) (als men het knelpunt weleens ervaart)	Ervaar het knelpunt als heel (erg) hinderlijk (als men het knelpunt weleens ervaart)
1	Laadpaal is bezet door een EV die laadt	21%	18%	31%
2	Er zijn te weinig snelladers	20%	20%	40%
3	Laadpaal is defect	19%	12%	69%
4	Het is te druk met andere wachtende EV's	19%	16%	51%
5	Laadsnelheid is lager dan aangegeven	18%	39%	44%



	Knelpunt
1	Er zijn te weinig snelladers
2	Laadpaal is defect
3	Laadpaal is onvindbaar
4	Laadpaal is bezet door een elektrische auto die laadt
5	Het is te druk met andere wachtende elektrische auto's
6	Laadpas/laadapp werkt niet
7	Ik weet niet wat de kosten van laden zijn
8	Laadsnelheid is lager dan aangegeven
9	Onduidelijke/onvoldoende betaalmogelijkheden
10	Ik voel me onveilig
11	Slechte of geen faciliteiten (WiFi, restaurant etc.)

Bovenstaand raster geeft weer hoe vaak een knelpunt is ervaren tegen de hinderlijkheid van dit knelpunt. Op de y-as het percentage van de laadsessies dat dit knelpunt voorkomt (als men het knelpunt weleens ervaart). Op de x-as het aandeel respondenten dat dit knelpunt als heel (erg) hinderlijk beschouwt. Op basis van deze gegevens is een kwadrant ontwikkeld.

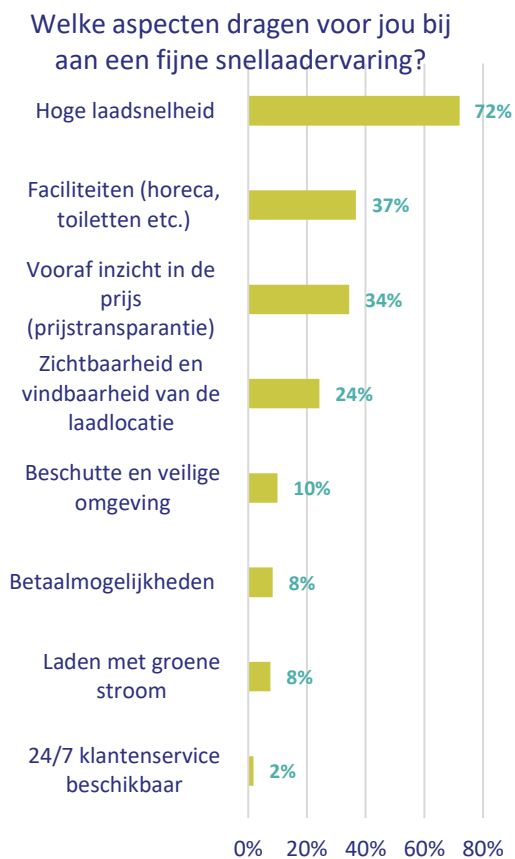
Elk knelpunt is onderverdeeld in één van de vier kwadranten. Knelpunten in het groene kwadrant komen niet/nauwelijks voor en worden niet als hinderlijk ervaren. De gele kwadranten bevatten knelpunten die ofwel (bijna) niet voorkomen ofwel niet als hinderlijk worden ervaren. Knelpunten in het paarse kwadrant worden zowel als hinderlijk ervaren en komen relatief vaker voor.

Een defect laadpunt (2) en een niet werkende laadpas/laadapp (6) worden als meest hinderlijk ervaren: +/- 70% ervaart deze knelpunten als (heel) hinderlijk. Deze knelpunten komen relatief minder vaak voor (11 en 12% van de laadsessies – als men dit knelpunt weleens ervaart).

Een lagere laadsnelheid dan aangegeven komt relatief het vaakst voor (40% van de laadsessies, als men dit knelpunt weleens ervaart), maar wordt niet als heel hinderlijk ervaren.

Laadsnelheid is de belangrijkste factor voor een fijne snellaadervaring. [N=1.375]

Verder geeft de EV-rijder aan dat faciliteiten als horeca en toiletten (37%) en vooraf inzicht hebben in de prijs (34%) bijdragen aan een fijne snellaadervaring.



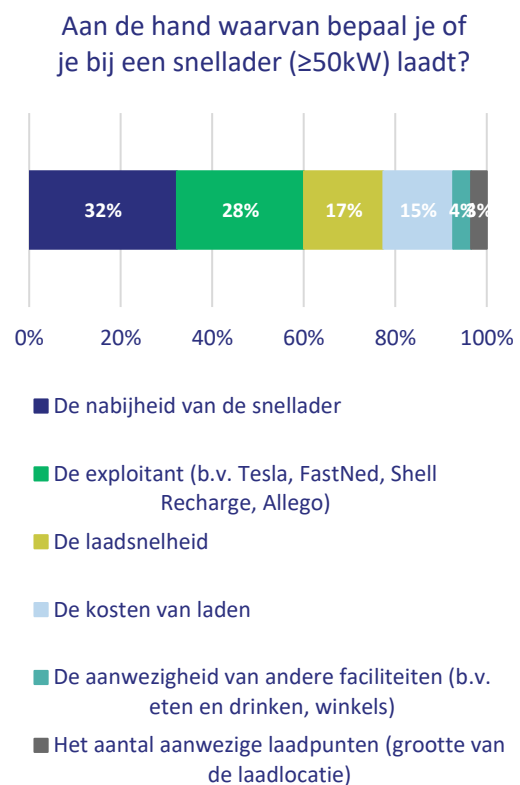
Het minimaal benodigde aantal kWh bepaalt grotendeels (73%) de tijd die de elektrische rijders aan de snellader staan. [N=1.387]

In de vorige editie van het Laadonderzoek gaf 74% aan dat het minimaal aantal kWh de doorslag geeft voor de laadtijd.



De locatie bepaalt de keuze van de snellader. [N=1.373]

Dat is tot nu toe in elk Laadonderzoek het geval. Opvallend is dat het aantal aanwezige laadpunten het minst bepalend is voor de keuze van de snellaadlocatie. En hoewel laadsnelheid erg belangrijk is voor een fijne snellaadervaring, is dit niet de meest bepalende factor bij de keuze voor een snellader.

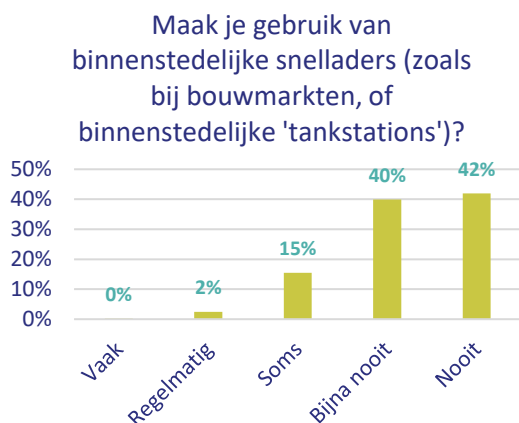


Binnenstedelijk snelladen

Slechts een klein deel van de elektrische rijders maakt weleens gebruik van binnenstedelijke snelladers. [N=1.372]

Naast het laden langs het hoofdwegennet, zijn er ook binnenstedelijke snelladers op locaties bij bouwmarkten, supermarkten of binnenstedelijke 'tankstations'.

De EV-rijder geeft aan deze (nu nog) nauwelijks te gebruiken. Dit is gelijk aan de resultaten van vorig jaar.



De belangrijkste reden voor het gebruik van binnenstedelijke snelladers is het gemak. [N=37]

Als men er toch moet zijn, dan kan er gelijk geladen worden.

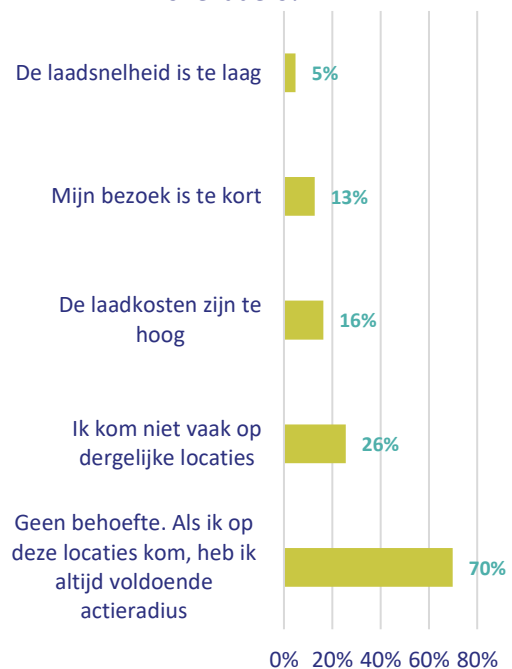
Waarom maak je regelmatig/vaak gebruik van binnenstedelijke snelladers?



De EV-rijder heeft (nog) geen behoefte aan een snellaadvoorziening op een binnenstedelijke plek. [N=1.120]

70% geeft aan dat de actieradius voldoende is als ze op dergelijke locaties komen. Ze hebben een alternatief, namelijk thuis laden of publiek laden in de straat. 26% van de EV-rijders geeft daarnaast aan niet vaak op dergelijke locaties te komen.

Waarom maak je nooit/bijna nooit gebruik van binnenstedelijke snelladers?



Laden op het werk

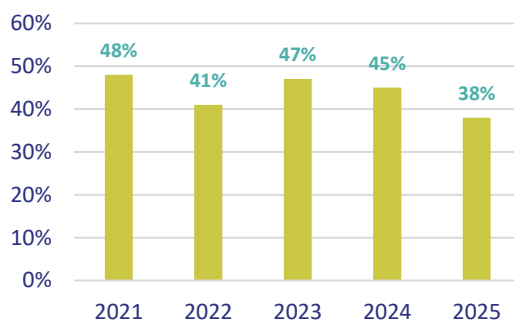
Algemeen rapportcijfer

Rapportcijfer algemeen	7,8
Rapportcijfer met ervaren knelpunt	6,7
Rapportcijfer zonder ervaren knelpunt	8,5

De meeste EV-rijders ervaren geen knelpunten bij laden op het werk (62%). [N=548]

Vorig jaar was dit nog 55%. Het ervaren van knelpunten maakt veel uit in de rapportcijfers voor laden op het werk: degenen die geen knelpunten ervaren geven een cijfer van bijna 2 punten hoger. De algemene beoordeling van laden op het werk is 0,1 punt afgenomen ten opzichte van vorig jaar.

Percentage ervaren knelpunten per jaar bij laden op het werk.



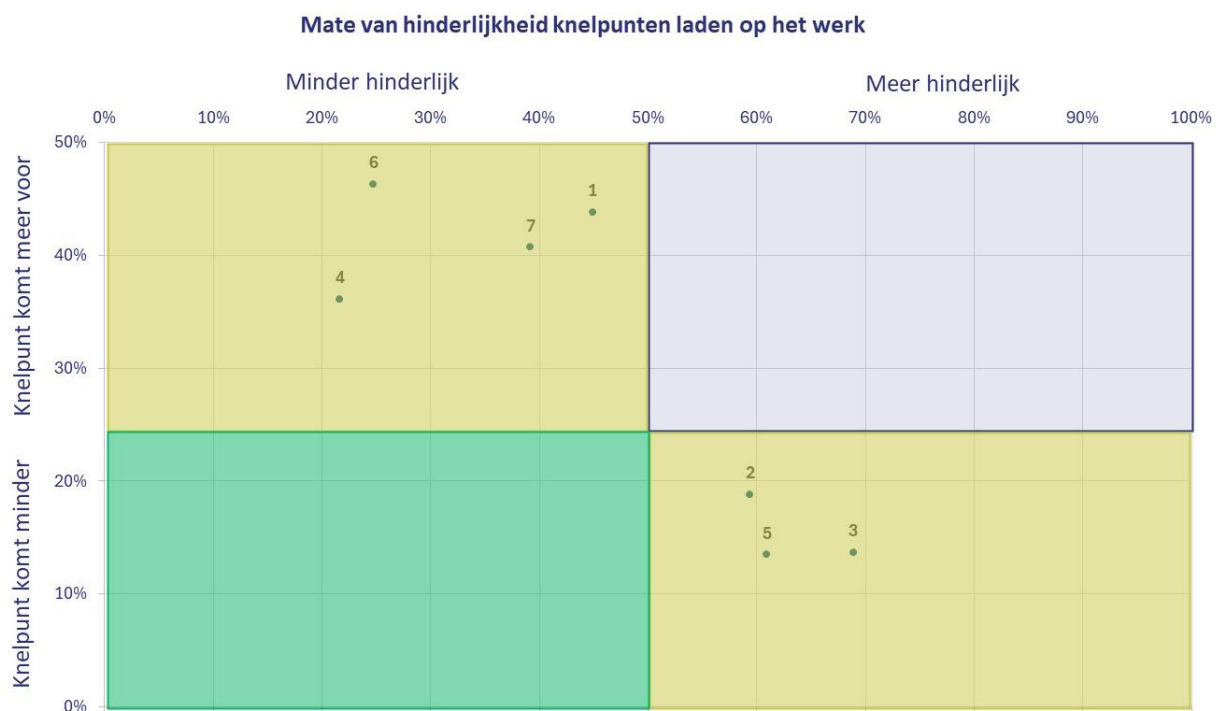
Hoe vaak komt het knelpunt voor?

Er is gevraagd welke knelpunten EV-rijders ervaren, maar ook in hoeveel procent van de laadsessies deze voorkomen. Het kan dus zijn dat een knelpunt vaak wordt genoemd, maar in relatief weinig sessies voorkomt.

Het meest hinderlijke knelpunt is een laadpaal die bezet is door een fossiele brandstofauto. Dit komt in 14% van de laadsessies voor (als men dit knelpunt weleens ervaart). Een laadpaal die bezet is door een elektrische auto wordt als minder hinderlijk ervaren, maar komt wel vaker voor.

Een defecte laadpaal wordt ook als heel (erg) hinderlijk ervaren. Dit komt in 19% van de sessies voor (als men dit knelpunt weleens ervaart). EV-rijders geven aan dat het knelpunt 'onvoldoende laadpunten' bij 44% van de laadbeurten voorkomt. Een onbekende laadsnelheid komt nog vaker voor (46%) maar wordt als minder hinderlijk ervaren.

	Knelpunt Top 5 vaakst genoemd	Genoemd door:	Komt hoe vaak voor? (% van de laadsessies) (als men het knelpunt weleens ervaart)	Ervaar het knelpunt als heel (erg) hinderlijk (als men het knelpunt weleens ervaart)
1	Laadpaal is bezet door een elektrische auto	33%	36%	22%
2	Er zijn niet voldoende laadpunten	31%	44%	45%
3	Laadpaal is defect	24%	19%	59%
4	laadsnelheid is onvoldoende	22%	41%	39%
5	Laadpaal is bezet door een fossiele brandstofauto	16%	14%	69%



	Knelpunt
1	Er zijn niet voldoende laadpunten
2	Laadpaal is defect
3	Laadpaal is bezet door een fossiele brandstofauto
4	Laadpaal is bezet door een elektrische auto
5	Laadpas/laadapp werkt niet
6	laadsnelheid is onbekend
7	laadsnelheid is onvoldoende

Bovenstaand raster geeft weer hoe vaak een knelpunt is ervaren tegen de hinderlijkheid van dit knelpunt. Op de y-as het percentage van de laadsessies dat dit knelpunt voorkomt (als men het knelpunt weleens ervaart). Op de x-as het aandeel respondenten dat dit knelpunt als heel (erg) hinderlijk beschouwt. Op basis van deze gegevens is een kwadrant ontwikkeld.

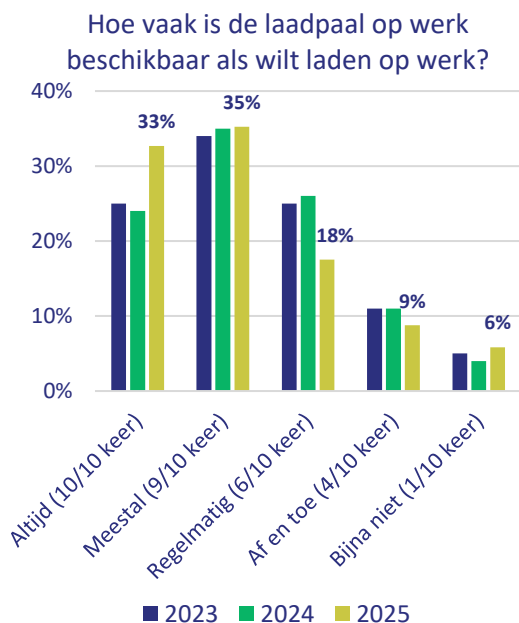
Elk knelpunt is onderverdeeld in één van de vier kwadranten. Knelpunten in het groene kwadrant komen niet/nauwelijks voor en worden niet als hinderlijk ervaren. De gele kwadranten bevatten knelpunten die ofwel (bijna) niet voorkomen ofwel niet als hinderlijk worden ervaren. Knelpunten in het paarse kwadrant worden zowel als hinderlijk ervaren en komen relatief vaker voor.

Een laadpunt dat bezet is door een fossiele brandstofauto (2) wordt als meest hinderlijk ervaren, maar komt relatief weinig voor. Onvoldoende laadpunten (1) komt relatief vaak voor en wordt ook door bijna de helft van de respondenten als heel (erg) hinderlijk beschouwt.

Laadpalen op het werk zijn meestal beschikbaar. [N=548]

68% geeft aan dat de laadpalen meestal of altijd vrij zijn wanneer zij willen laden.

35% geeft aan dat er afspraken zijn gemaakt over het verplaatsen van de auto zodra deze is volgeladen.



Gemiddeld kost laden op het werk 38,8 cent per kWh. [N=165]

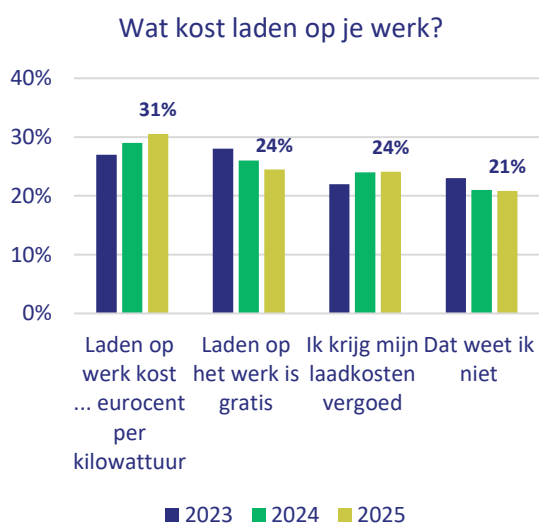
Dit gemiddelde is berekend over de groep EV-rijders die aangeven te betalen op het werk én de laadprijs op het werk te weten. De prijzen variëren tussen €0,08 en €0,80 per kWh.

De laadprijs is 2,2 cent hoger dan vorig jaar (36,6 cent/kWh) en 1,4 cent lager dan 2023 (40,2 cent in 2023).

Tellen we ook alle 'gratis' laders mee, dan is de gemiddelde prijs voor laden op het werk 14,8 ct per kWh.

De EV-rijder betaalt vaker zelf voor de kosten van laden op het werk dan vorig jaar. [N=547]

De helft van de EV-rijders laadt gratis of krijgt 100% van de laadkosten vergoed. 31% betaalt wel voor laden op het werk.



3.5 Slim laden

Slim laden betekent het geautomatiseerd aansturen van een laadsessie door de laadsessie aan te passen in de tijd (moment van laden), vermogen (laadsnelheid) en/of stroomrichting (opladen of ontladen). In dit onderzoek onderscheiden we verschillende soorten slim laden.

Laden op duurzame opwek (zon en wind)

Als het zonnig is, of hard waait, wordt veel duurzame elektriciteit opgewekt in zonne- en windparken en door zonnepanelen bij mensen thuis. De laadsessie wordt hierop afgestemd zodat er zoveel mogelijk op duurzame elektriciteit wordt geladen.

Laden op basis van dynamische stroomtarieven

Dynamische stroomtarieven wisselen elk uur, op basis van de vraag- en het aanbod van elektriciteit. Op momenten dat er veel aanbod van energie is, zijn de prijzen lager. De laadsessie wordt hierop afgestemd: er wordt grotendeels geladen bij lage tarieven en minder/niet geladen bij hoge tarieven.

Laden op basis van netcapaciteit

De laadsnelheid wordt bepaald op basis van de capaciteit van het netwerk. Je krijgt minder laadsnelheid op momenten dat het druk is op het stroomnet. Als de capaciteit op het net in orde is, wordt het normale laadvermogen gehanteerd.

Laden en ontladen: bidirectioneel laden

Door nieuwe techniek is het mogelijk om de opgeslagen elektriciteit in EV's op een ander moment te gebruiken. Op deze manier wordt stroom uit de EV-batterij gebruikt voor thuis of om terug te verkopen aan het stroomnet. Zo kan slim gebruik gemaakt worden van momenten van lagere of hogere stroomtarieven. Het kan huishoudens ook meer zelfvoorzienend maken in hun

stroomgebruik. Dit wordt 'bidirectioneel laden' genoemd.

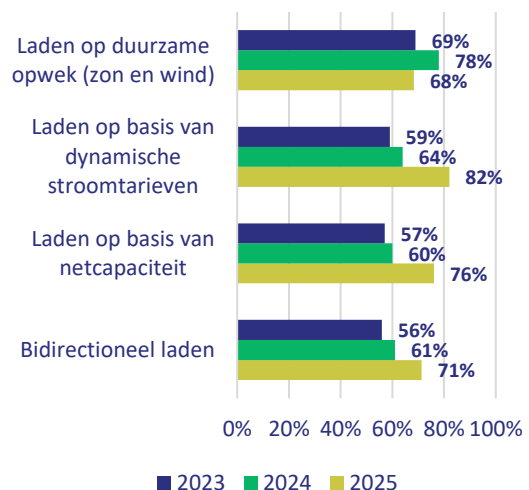
Kennis en gebruik van slim laden

De bekendheid van slim laden neemt toe.

[N=3.201]

In vergelijking met vorige jaren is een duidelijke stijgende lijn te zien in de kennis over slim laden. Steeds meer EV-rijders zijn bekend met laden op basis van dynamische stroomtarieven. Een stijging is ook te zien bij laden op basis van netcapaciteit en bidirectioneel laden. Laden op basis van duurzame opwek is iets minder bekend geworden. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat dit vaker onbewust wordt toegepast. Laden op basis van dynamische stroomtarieven is nauw gerelateerd aan de opwek van duurzame energie. Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat een groot deel van de EV-rijders zonnepanelen heeft en deze gebruikt om de elektrische auto mee op te laden: duurzame opwek dus.

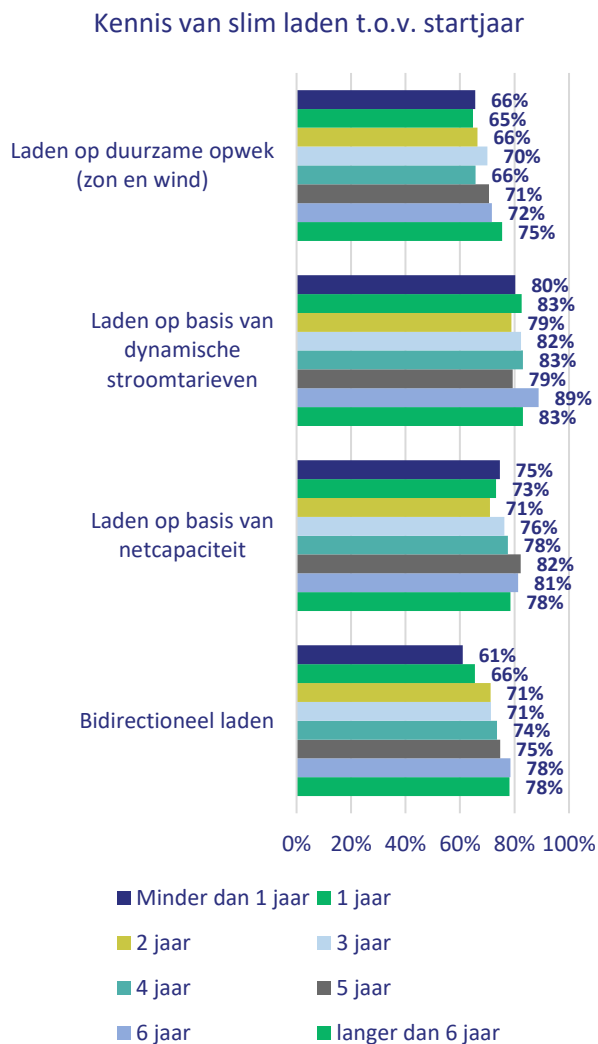
Welke vorm(en) van slim laden ken je?



De elektrische rijder van het eerste uur is meer bekend met slim laden. [N=3.201]

Hoe langer men elektrisch rijdt, hoe meer kennis over slim laden men heeft. Dit is het sterkst te zien bij laden op duurzame opwek en bidirectioneel laden.

Ten opzichte van 2024 zijn zowel laden op basis van dynamische stroomtarieven als laden op basis van netcapaciteit bekender geworden. Een mogelijke verklaring is de toenemende populariteit van dynamische energiecontracten⁹, de groeiende problematiek rondom netcongestie en de berichtgeving hierover.



Welke vorm van slim laden gebruik je?
Er wordt meer slim geladen vergeleken met het Laadonderzoek 2024.

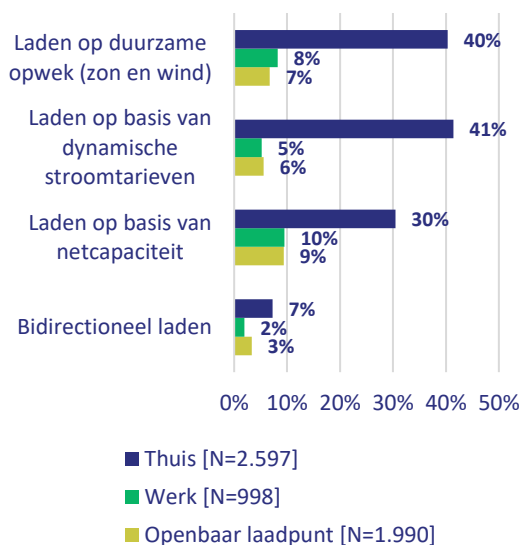
Het gebruik van laden op basis van dynamische energietarieven is zelfs verdubbeld. Dit komt overeen met de stijging van het aantal afgesloten dynamische energiecontracten in Nederland¹⁰.

Slim laden wordt het meest toegepast op het privé laadpunt thuis.

De volgende grafiek toont de toepassing van slim laden per locatie, afgezet tegen het totaal aantal respondenten per laadlocatie. Thuis slim laden voert duidelijk de boventoon, waarbij duurzame opwek en dynamische tarieven het meest populair zijn, net als in 2024. Op het werk en in de openbare ruimte liggen de percentages lager, maar beide locaties laten groei zien ten opzichte van 2024. Vooral laden op basis van netcapaciteit en dynamische tarieven nemen sterk toe, in lijn met de toenemende aandacht voor netcongestie en prijsprikkels. Aannemelijk is dat op openbare laadpunten en werklaadpunten meer slim wordt geladen dan aangegeven, maar dat dit vaak op geautomatiseerde wijze plaatsvindt zonder dat de EV-rijder daar weet van heeft.

Voor bidirectioneel laden kunnen we in dit onderzoek geen duidelijke conclusies trekken. Van de EV-rijders die aangaven gebruik te maken van bidirectioneel laden, bleek niet in alle gevallen de opgegeven EV in staat om deze technologie toe te passen. Als we deze groep uitsluiten, blijft er een te kleine groep over om betrouwbare uitspraken over te doen.

Gebruikte vormen van slim laden t.o.v. laders op die locatie (thuis, werk, openbaar).



⁹ [Monitor Consumentenmarkt Energie, ACM](#)

¹⁰ [Monitor Consumentenmarkt Energie, ACM](#)

Slim laden aan het thuislaadpunt

41% van de thuisladers laadt thuis slim op basis van dynamische stroomtarieven, en nog eens 32% geeft aan dit in de toekomst te willen gebruiken. [N=2.597]

Dit is een duidelijke toename van 19 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Om dit in perspectief te plaatsen: in heel Nederland heeft slechts 6% van de huishoudens een dynamisch stroomcontract¹¹. De thuislader loopt dus erg voor op de gemiddelde Nederlander wat betreft dynamische contracten.

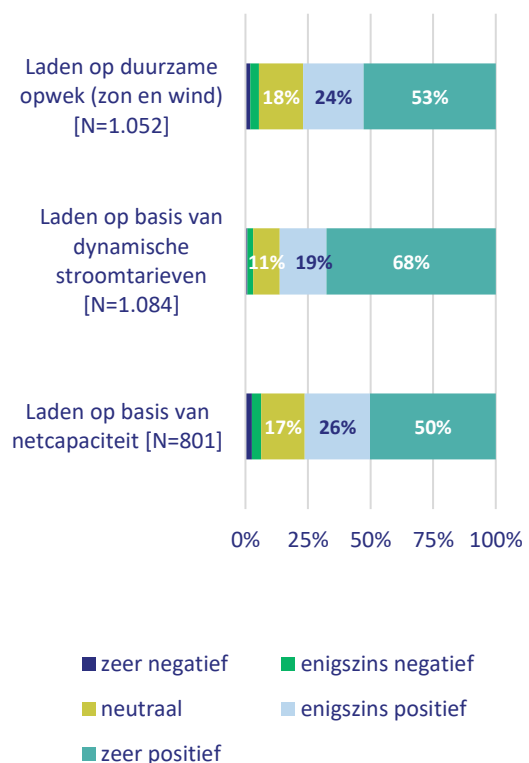


Ook het gebruik van en de wens om te laden op basis van netcapaciteit neemt toe ten opzichte van 2024. Laden op duurzame opwek is minder gebruikt dan afgelopen jaar. Bidirectioneel laden is, net zoals in 2024, de meest gewilde vorm van slim laden. 50% van de thuisladers geeft aan deze optie graag te willen gebruiken (maar gebruikt deze nu nog niet).

Ervaringen met slim laden thuis¹²

Thuis laden op basis van dynamisch tarieven en duurzame opwek worden (zeer) positief ervaren. 87% is (zeer) positief over dynamische stroomtarieven thuis en 75% is (zeer) positief over het laden op basis van netcapaciteit. Gemiddeld genomen is 80% positief over het thuis slim opladen van de EV.

Hoe ervaren je de volgende vorm van slim laden bij je thuislaadpunt?



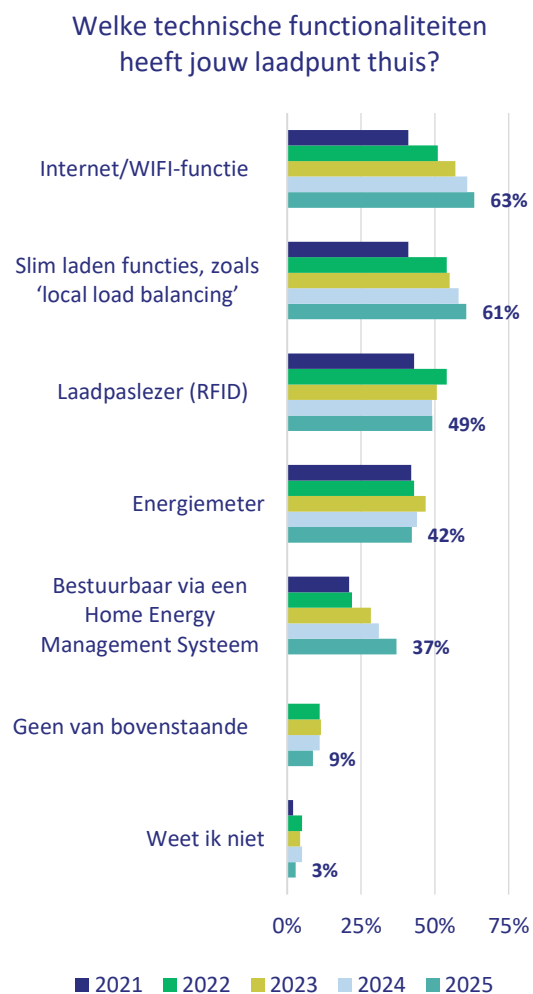
¹¹ [Monitor Consumentenmarkt Energie, ACM](#)

¹² Het aantal EV-rijders dat weleens bidirectioneel heeft geladen is te klein om een betrouwbare ervaring te kunnen

presenteren. Om deze reden is bidirectioneel weggelaten in deze figuur.

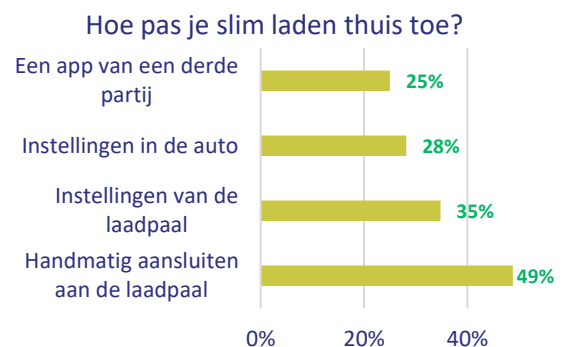
De ruime meerderheid van de EV-rijders die thuis kunnen laden heeft een, in meer of mindere mate, slimme laadpaal. [N=1.268]

Slim laden thuis gebeurt onder andere door middel van *local load balancing* (een techniek die zorgt dat er langzamer geladen wordt als elders in huis meer stroom wordt gevraagd), uitgesteld laden en een slim energiemanagementsysteem. Die laatste regelt bijvoorbeeld dat de auto direct geladen wordt door de eigen zonnepanelen of slim gebruik maakt van dynamische stroomtarieven. Er is een sterke toename van functionaliteiten die slim laden mogelijk maken op de thuislaadpaal ten opzichte van de eerdere laadonderzoeken. Internet/Wi-Fi-functie (63%), slim laden functies (61%) en een *Home Energy Management System* (37%).



49% van de thuisladers laadt weleens handmatig slim, dus niet automatisch. [N=1.587]

Niet alle thuisladers hebben het slim opladen van de auto geautomatiseerd. 49% geeft aan dat zij weleens zelf het slimme laden bepalen, door de laadstekker op een bewust moment handmatig aan te koppelen. Dit is bijvoorbeeld de bewuste keuze om tijdens de daluren, of juist op momenten van veel duurzame opwek, te laden. In veel gevallen kiest de thuislader ervoor om deels handmatig slim laden toe te passen en deels automatisch. 26% van de thuisladers past alleen handmatig slim laden toe. Slim laden is gedefinieerd als automatisch en op afstand¹³, wat betekent dat deze vorm van thuis slim laden officieel niet telt. Het is echter wel een manier van bewust laden en sturen op duurzame energie en/of lagere stroomprijzen. 35% van de thuisladers gebruikt instellingen aan de laadpaal om slim op te laden, en 28% gebruikt de auto om slim laden te regelen. Een app van een derde partij wordt het minst vaak gebruikt om slim laden thuis toe te passen.

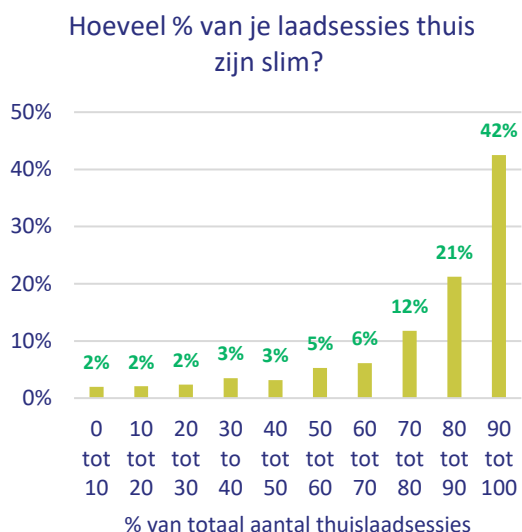


Van de thuisladers die hun auto bewust handmatig aansluiten aan de laadpaal, beschikt 46% over een laadpaal met slimme functionaliteit zoals *local load balancing* en 25% beschikt over een paal die aangesloten kan worden aan een *Home Energy Management System (HEMS)* of andere applicatie. Deze groep EV-rijders benut de functionaliteiten die slim laden automatisch mogelijk maken dus niet.

¹³ [Slim laden voor iedereen 2022 - 2025](#)

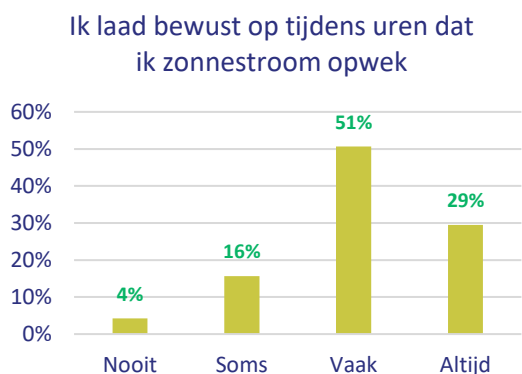
Bij 63% van de EV-rijders zijn minstens vier van de vijf thuislaadsessies slim. [N=1.553]

De onderstaande figuur toont het percentage slimme thuislaadsessies, op de horizontale as, en het percentage EV-rijders die dit toepassen op de verticale as.



80% van de thuisladers met zonnepanelen laadt vaak/altijd bewust op tijdens de uren dat zij zonnestroom opwekken. [N=1.442]

90% van de thuisladers heeft zonnepanelen.

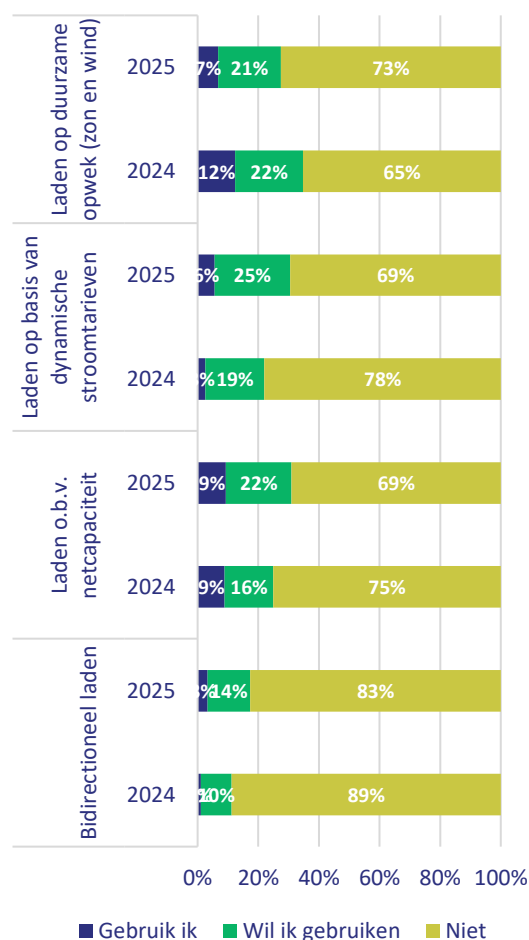


Slim laden aan de openbare laadpaal

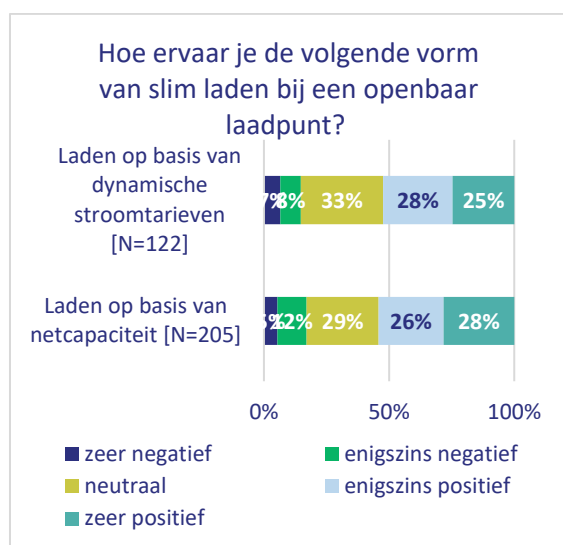
Laden op basis van dynamische stroomtarieven is gewild aan de openbare laadpaal. [N=1.990]

In 2024 gebruikte 3% van de EV-rijders dynamische stroomtarieven bij de openbare laadpaal, en nu is dat 6%. Nog eens 25% zou dit graag willen gebruiken. Het gebruik van laden op basis van netcapaciteit is gelijk gebleven ten opzichte van 2024. Laden op duurzame opwek is iets afgenomen ten opzichte van 2024. Bidirectioneel laden aan de openbare laadpaal blijft achter in gewenst gebruik, en in daadwerkelijk gebruik. EV-rijders die op dit moment nog geen vorm van slim laden toepassen, zijn vooral geïnteresseerd in het laden met dynamische stroomtarieven en op basis van netcapaciteit aan de openbare laadpaal.

Slim laden openbaar



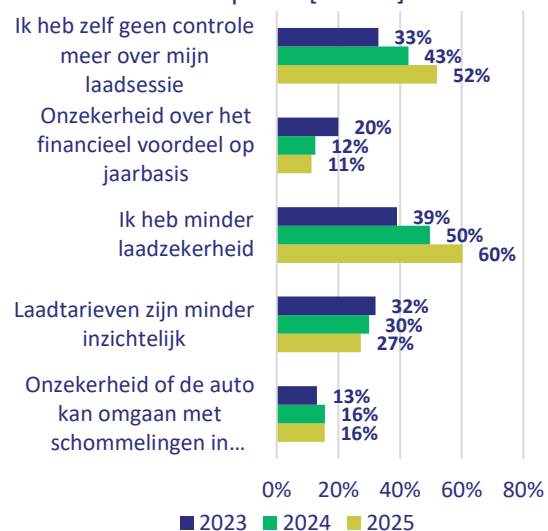
Het merendeel van de EV-rijders is positief over het slim laden aan de openbare laadpaal. 53% is (zeer) positief over laden op basis van dynamische stroomtarieven aan de openbare laadpaal, en 54% is (zeer) positief over laden op basis van netcapaciteit. Laden op basis van netcapaciteit kent de meest positieve ontwikkeling: in 2024 beoordeelde 36% van de EV-rijders deze manier van slim laden nog als negatief; in 2025 is dat gedaald naar slechts 17%. Gemiddeld genomen beoordeelt 33% van de EV-rijders slim laden aan de openbare laadpaal als neutraal^{14,15}.



De angst om niet voldoende volgeladen te zijn is het belangrijkste knelpunt bij toepassen slim laden aan de openbare laadpaal. [N=921] EV-rijders die bekend zijn met slim laden en opladen bij een openbare laadpaal, zijn gevraagd of zij knelpunten voorzien. Laad(on)zekerheid (60%) en het gebrek aan controle (52%) zijn de meest belangrijke aspecten. De financiële onzekerheid (11%) op jaarbasis is afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren, wat in lijn is met de afnemende trend de afgelopen drie jaar voor minder inzichtelijke laadtarieven.

¹⁴ Het aantal EV-rijders dat weleens bidirectioneel heeft geladen is te klein om een betrouwbare ervaring te kunnen presenteren. Om deze reden is bidirectioneel weggelaten in deze figuur.

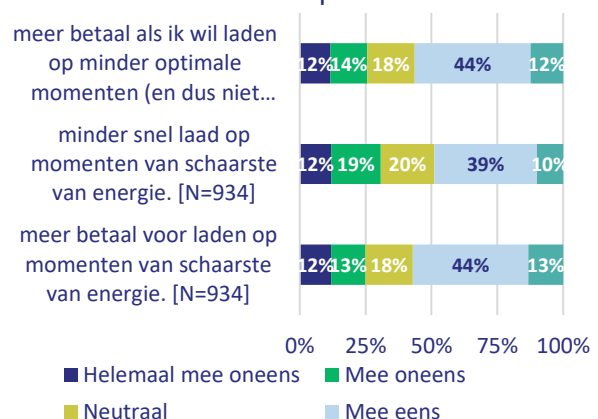
Voorzie je knelpunten bij het toepassen van slim laden op je laadsessie aan de openbare laadpaal? [N=921]



Meer dan de helft van de EV-rijders (56%) is bereid meer te betalen om te laden op minder optimale momenten. [N=934]

Ook geeft bijna de helft van de EV-rijders (49%) aan het verlagen van de laadsnelheid tijdens momenten van schaarste op het elektriciteitsnet te accepteren, dit is een daling van 12 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Daarnaast is 57% het eens met de stelling dat er meer betaald zou moeten worden wanneer energie schaars is, dat is een stijging van 6 procentpunt ten opzichte van 2024.

Ik vind het acceptabel dat ik...

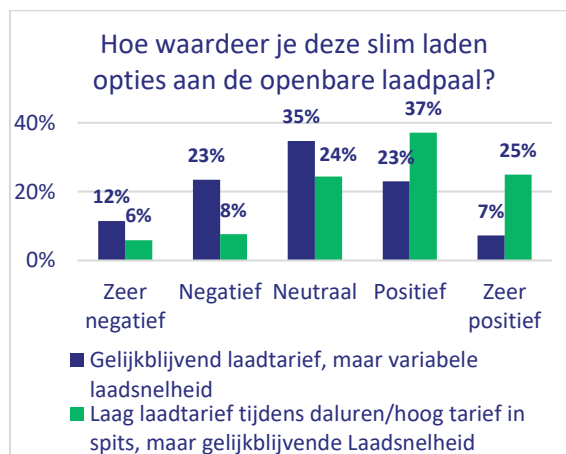


¹⁵ Door een fout in de enquête heeft slechts een beperkte groep hun mening gegeven over slim laden op basis van duurzame opwek, waardoor geen betrouwbare conclusies te trekken zijn en dit inzicht niet in onderstaand figuur wordt gepresenteerd.

Zakelijke EV-rijders vinden het over het algemeen minder acceptabel dat er minder snel geladen wordt op momenten van schaarste, bij gelijkblijvende tarieven, ten opzichte van de privé EV-rijder. Voor de andere twee stellingen zijn de meningen van privé en zakelijke EV-rijders ongeveer gelijk.

De EV-rijder vindt sturen op basis van prijs interessanter dan sturen op basis van netcapaciteit. [N=931]

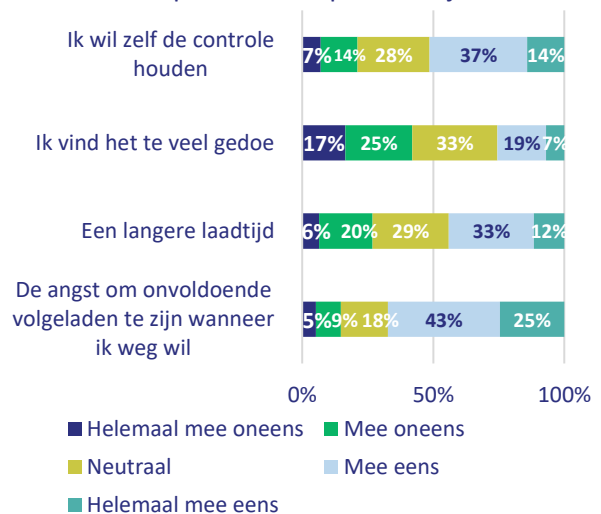
62% is positief over variabele tarieven bij gelijkblijvende laadsnelheid op momenten van drukte op het net. Hiertegenover staat dat maar 30% positief is over een variabele laadsnelheid bij gelijkblijvende tarieven. De EV-rijder heeft dus liever een wisselende prijs dan een wisselende laadsnelheid.



De angst om bij vertrek niet voldoende opgeladen te zijn is voor de EV-rijder de belangrijkste factor om niet te willen slim laden aan de openbare laadpaal. [N=927]

68% is het (helemaal) eens met dit argument. 51% wil zelf de controle houden over de laadsessie. Minder vaak worden een langere laadtijd (45%) en het ervaren van gedoe (26%) genoemd als argumenten. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met voorgaande jaren. Zakelijke rijders ervaren meer laadonzekerheid dan privé-rijders (76% tegenover 63%) en vinden een langere laadtijd vervelender (48% tegenover 42%). Voor de overige argumenten zijn er geen significante verschillen tussen deze groepen.

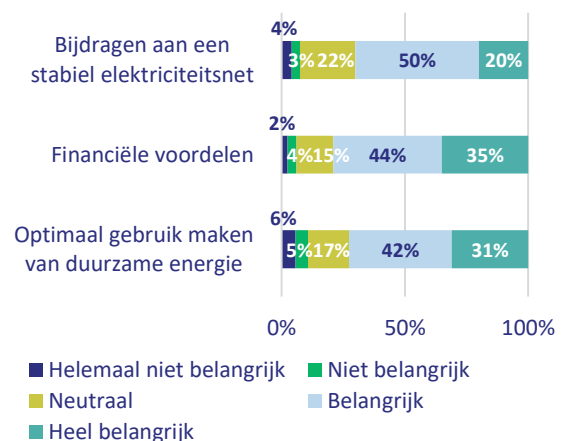
Hoe belangrijk zijn de volgende argumenten om **niet** slim te laden aan de openbare laadpaal voor jou?



De EV-rijder vindt financiële voordelen het belangrijkste argument om wel slim te laden aan de openbare laadpaal. [N=924]

EV-rijders vinden het behalen van een financieel voordeel het belangrijkste (79%), gevolgd door het optimaal benutten van duurzame energie (73%). De laagste score, maar nog steeds gezien als belangrijk argument, krijgt het bijdragen aan een stabiel elektriciteitsnet (70%). Privé EV-rijders vinden financiële voordelen belangrijker dan zakelijke rijders (82% tegenover 72%). Voor de overige argumenten zijn er geen significante verschillen tussen deze groepen.

Hoe belangrijk zijn de volgende argumenten om slim **wel** te laden aan de openbare laadpaal voor jou?



EV-rijders hechten meer waarde aan laadzekerheid. [N=925]

In 2023 gaf 72% van de EV-rijders aan alleen voor slim laden te kiezen bij zekerheid over het minimale laadvolume, in 2024 was dat afgenomen naar 43%. In 2025 is dit percentage weer gestegen naar 72%. EV-rijders hebben behoefte aan laadzekerheid. De zakelijke EV-rijders zijn het over het algemeen meer (helemaal) eens met dit argument (75%) ten opzichte van privé EV-rijders (71%).

Meer dan de helft van de EV-rijders vindt het belangrijk om te weten dat hun voertuig slim wordt geladen. [N=925]

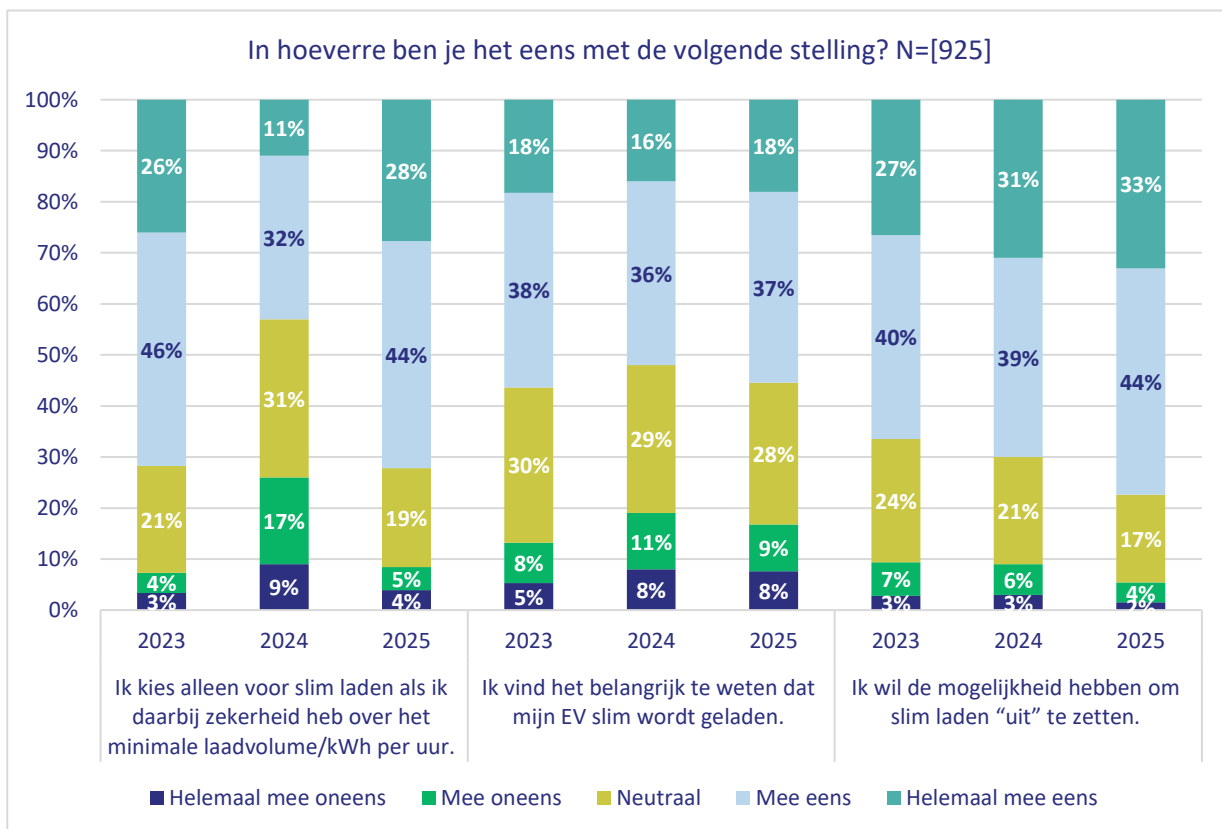
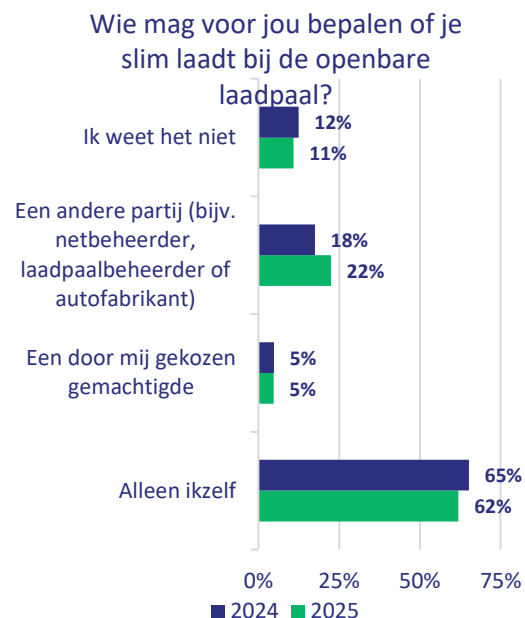
55% geeft aan deze informatie te willen ontvangen, dat is ongeveer gelijk aan de resultaten van 2024.

77% van EV-rijders wil de mogelijkheid hebben om slim laden uit te zetten. [N=925]

Dat is een stijging van 7 procentpunt ten opzichte van 2024.

62% wil alleen zelf bepalen of er slim wordt geladen aan de openbare laadpaal. [N=1.851]

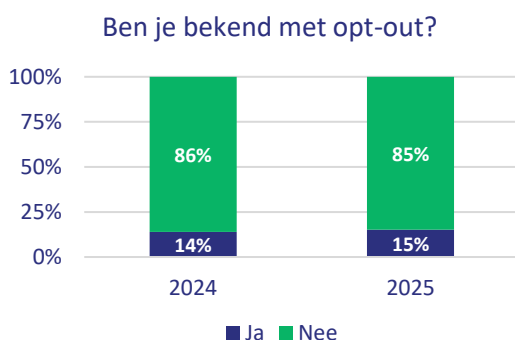
22% geeft aan dat een netbeheerder, laadpaalbeheerder of autofabrikant voor hun slim mag laden. Dat is iets meer dan in 2024.



Afmelden voor slim laden

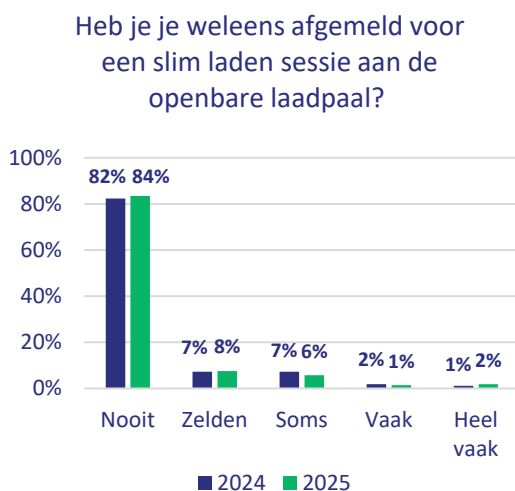
Wanneer een EV-rijder aan de openbare laadpaal op tijd moet vertrekken en niet de tijd heeft om de laadsessie uit te stellen, kan er in sommige gevallen gebruik gemaakt worden van een opt-out. De EV-rijder meldt zich af en de laadsessie wordt uitgesloten van slim laden.

85% van de EV-rijders geeft aan niet bekend te zijn met de opt-out mogelijkheid aan de openbare laadpaal. [N=1.850]



Er wordt zelden gebruik gemaakt van de opt-out mogelijkheid. [N=279]

Van de EV-rijders die wel bekend zijn met de opt-out mogelijkheid, geeft 84% aan hier nooit gebruik van te hebben gemaakt. Daarnaast zegt 7% deze zelden te gebruiken, slechts 3% geeft aan er vaak gebruik van te maken. Het is hierbij belangrijk om te benadrukken dat de opt-out mogelijkheid momenteel nog beperkt is geïmplementeerd.



De EV-rijder wil de zekerheid van een opt-out mogelijkheid aan de openbare laadpaal maar zal hier niet heel vaak gebruik van maken. [N=1.828]

Het overgrote deel (70%) geeft aan zelden/soms gebruik te willen maken van de opt-out mogelijkheid. Daarmee geeft de EV-rijder aan het belangrijk te vinden de mogelijkheid te hebben tot afmelden voor slim laden, maar niet te verwachten deze optie op grote schaal te gaan gebruiken.

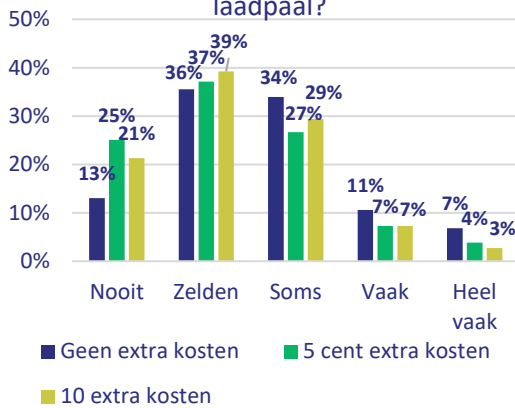


Extra kosten hebben beperkt effect op verwacht opt-out gebruik aan de openbare laadpaal. [N=1.827]

Zonder bijkomende kosten geeft 13% aan de opt-out nooit te zullen gebruiken. Bij extra kosten van 5 cent zegt een kwart af te zien van de opt-out. Bij een prijsprikkel van 10 cent per kWh zegt 21% nooit gebruik te willen gaan maken van opt-out.

Bij 5 cent extra kosten geeft 11% van de EV-rijders aan opt-out (heel) vaak te gaan gebruiken. Dit percentage blijft relatief constant (10%) bij 10 cent extra kosten. Deze groep geeft daarmee aan dat de behoefte om controle over de laadsessie zwaarder weegt dan de extra kosten per geladen kWh.

Als er kosten zijn verbonden aan het afmelden voor de slimladensessie, bijvoorbeeld 5 of 10 cent extra per kWh, hoe vaak verwacht je gebruik te gaan maken van deze optie aan de openbare laadpaal?



Van de zakelijke rijders geeft 16% aan (heel) vaak opt-out te gaan gebruiken bij 5 cent extra kosten, 14% bij 10 cent extra kosten. Het percentage dat aangeeft dit zelden tot nooit te doen daalt naar 54% en 51% respectievelijk. De privé EV-rijder, die vaker zelf verantwoordelijk is voor de laadkosten, geeft aan zelden tot nooit gebruik te gaan maken van opt-out bij 5 cent of 10 cent extra kosten (66% en 67% respectievelijk). Slechts 8% van de privé EV-rijders geeft aan (heel) vaak gebruik te willen maken van de opt-out optie met bijkomende kosten.

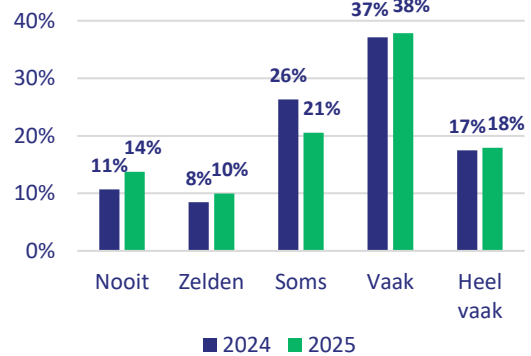
Vertrektijden doorgeven

56% van de EV-rijders is bereid om via een app aan te geven wanneer ze vertrekken, en hun batterij volgeladen moet zijn. [N=1.828]

Wanneer de vertrektijd van de EV-rijder, en daarmee de eindtijd van de laadsessie, bekend is, kan de laadsessie optimaal worden ingepland. Dit maakt het mogelijk om zoveel mogelijk duurzame energie te gebruiken en/of het elektriciteitsnet zo min mogelijk te belasten. Meer dan de helft van de EV-rijders geeft aan dit (heel) vaak te willen doen. Dit sluit aan bij de behoefte aan controle en laadzekerheid, en weerlegt de angst om niet

genoeg volgeladen te zijn bij vertrek door slim laden. Daarentegen geeft 24% aan dit zelden tot nooit te willen doen, wat een stijging is ten opzichte van 2024.

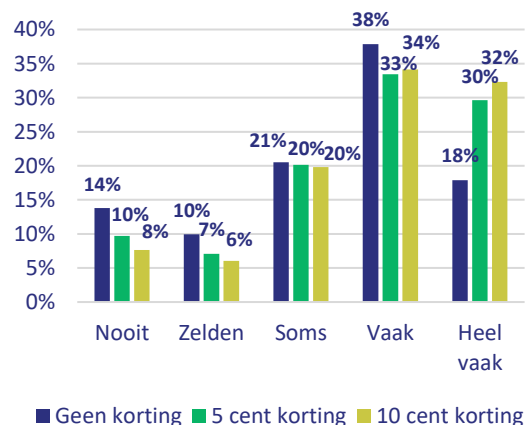
Hoe vaak ben je bereid om je vertrektijden door te geven zodat je auto slim geladen kan worden bij de openbare laadpaal?



Korting op laadtarief stimuleert om vertrektijden vaker door te geven.

Als er 5 of 10 cent korting per geladen kWh wordt gegeven, stijgt het percentage EV-rijders dat (heel) vaak de vertrektijden zou doorgeven naar 63%. Het percentage EV-rijders dat zelden tot nooit bereid is om hun vertrektijd door te geven, daalt van 24% naar 17% bij een korting van 5 cent en naar 14% bij een korting van 10 cent.

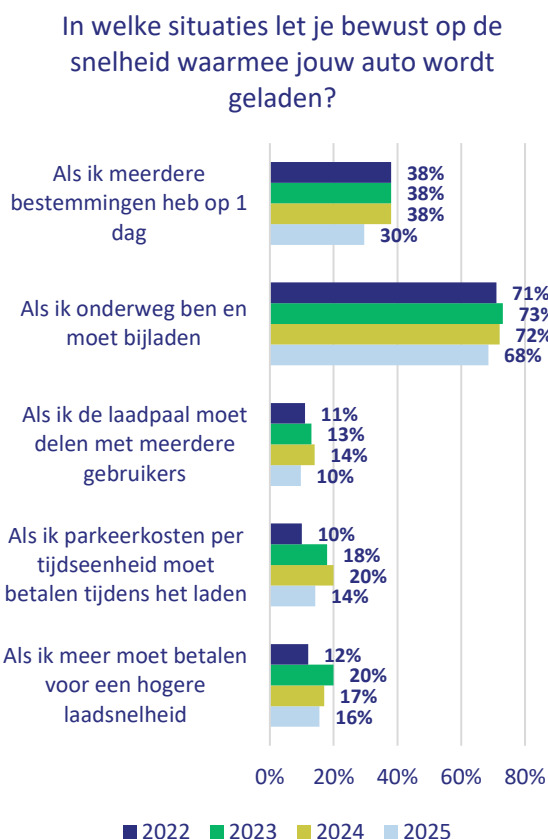
Als er korting wordt gegeven, bijvoorbeeld 5 of 10 cent per kWh, zou je dan je vertrektijden doorgeven zodat je auto slim geladen kan worden aan de openbare laadpaal?



Laadsnelheden bij openbaar laden

Laadsnelheid is vooral van belang bij onderweg bijladen. [N=2.989]

68% van de EV-rijders geeft aan op de laadsnelheid te letten als er onderweg bijgeladen moet worden. Ook wanneer er meerdere bestemmingen op één dag zijn, let de EV-rijder bewust op de laadsnelheid (30%). Alle resultaten zijn afgenomen ten opzichte van vorig jaar.



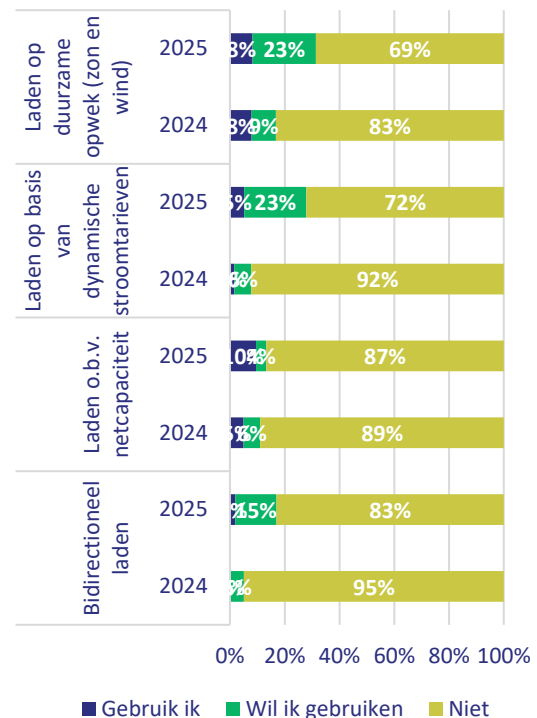
Slim laden op het werk

Laden op basis van dynamische stroomtarieven is gewild bij laden op het werk. [N=998]

Interesse in dynamische stroomtarieven is ruim verdrievoudigd ten opzichte van vorig jaar. Laden op basis van netcapaciteit is in verbruik verdubbeld, en ook de wens om bidirectioneel te laden en laden op basis van duurzame opwek zijn toegenomen.

¹⁶ Het aantal EV-rijders dat weleens bidirectioneel heeft geladen is te klein om een betrouwbare ervaring te kunnen

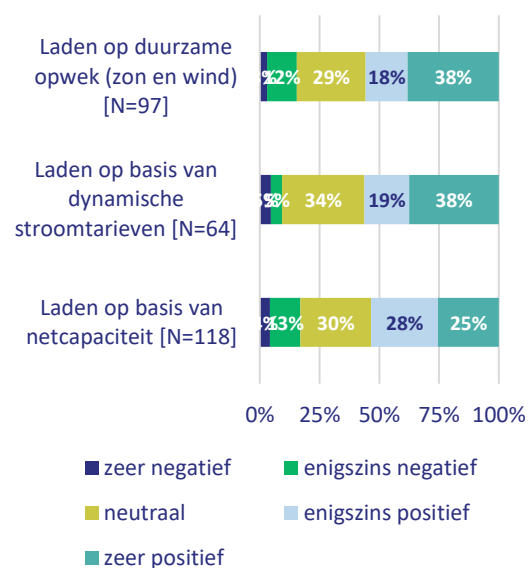
Slim laden werk



Ervaringen met slim laden op het werk zijn voornamelijk (zeer) positief.

56% is (zeer) positief over laden op duurzame opwek, voor laden op basis van dynamische stroomtarieven is dat 57%, en 53% voor laden op basis van netcapaciteit.¹⁶

Hoe ervaar je de volgende vormen van slim laden bij je werklaadpunt?



presenteren. Om deze reden is bidirectioneel weggelaten in deze figuur.

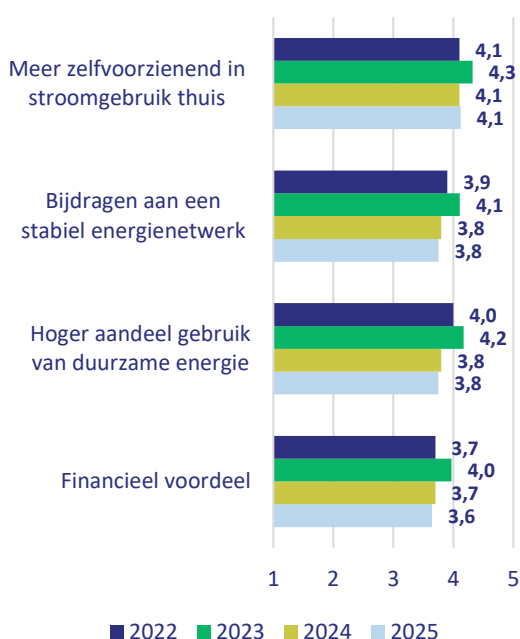
Bidirectioneel laden

Bidirectioneel laden wordt steeds bekender, alhoewel de meeste voertuigen en laadpalen het nog niet ondersteunen. Bidirectioneel laden houdt in dat de auto opgeladen kan worden, maar ook stroom kan terugleveren aan het net (ontladen). Het aandeel respondenten dat daadwerkelijk al ervaring heeft met bidirectioneel laden is te klein om concrete uitspraken over te kunnen doen. De volgende paragraaf behandelt daarom alleen de verwachtingen van EV-rijders met betrekking tot bidirectioneel laden.

Zelfvoorzienend zijn in stroomgebruik thuis is de meest belangrijke reden om bidirectioneel te kunnen laden. [N=1.755]

Op een schaal van 1 (helemaal niet belangrijk) tot 5 (heel erg belangrijk), is zelfvoorzienend zijn in het stroomgebruik thuis de belangrijkste factor. Een hoger aandeel van duurzame energie en het bijdragen aan netstabiliteit volgen met een score van 3,8. De minst belangrijke reden is het behalen van financiële voordelen (3,6).

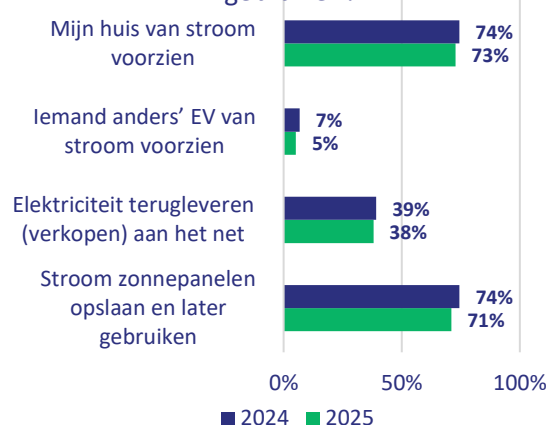
Hoe belangrijk vind jij de volgende redenen om deel te nemen aan bidirectioneel laden?



Het belang van zelfvoorzienend zijn in stroomgebruik thuis is terug te zien in het verwachte gebruik van bidirectioneel laden. [N=1.759]

De meerderheid wil bidirectioneel laden voornamelijk gebruiken om stroom van zonnepanelen op te slaan voor later gebruik (71%) en om het eigen huis van stroom te voorzien (73%). Financieel voordeel speelt een ondergeschikte rol voor EV-rijders, slechts 38% is van plan elektriciteit terug te leveren (verkopen) aan het net. Zakelijke rijders vinden dit belangrijker (44%) dan privé rijders (35%).

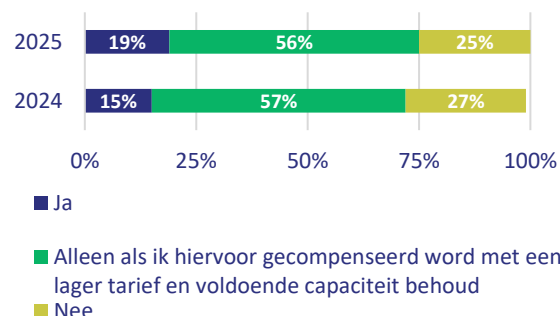
Als je bidirectioneel zou kunnen laden, waar zou je dit voor gebruiken?



75% geeft aan dat de auto aan de openbare laadpaal gebruikt mag worden om overbelasting op het stroomnet te voorkomen middels bidirectioneel laden.

De meerderheid (56%) wil daar wel financiële compensatie voor, en de garantie dat ze voldoende capaciteit behouden.

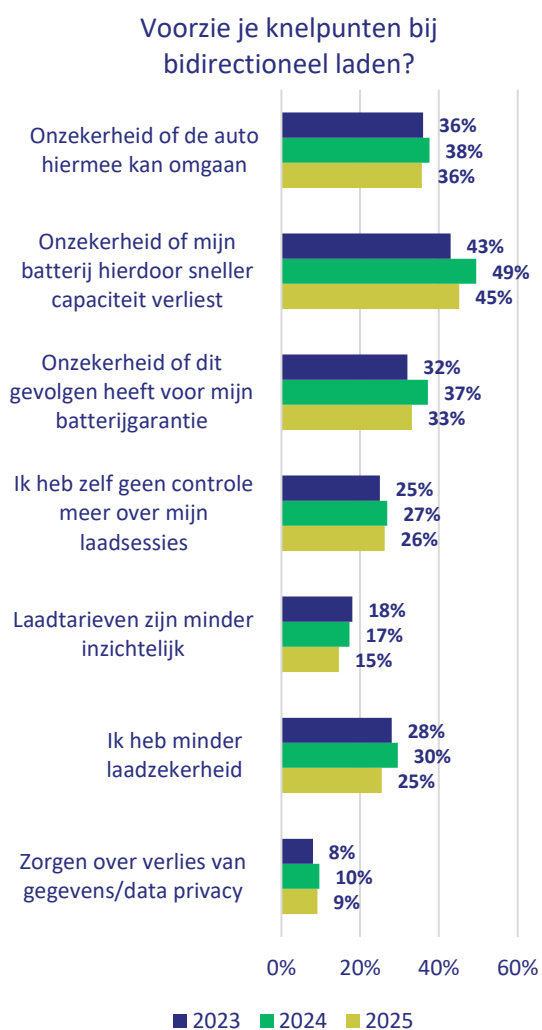
Mag je auto aan de openbare laadpaal gebruikt worden om het net te balanceren?



82% van de EV-rijders voorziet knelpunten bij het toepassen van bidirectioneel laden. [N=1.741]

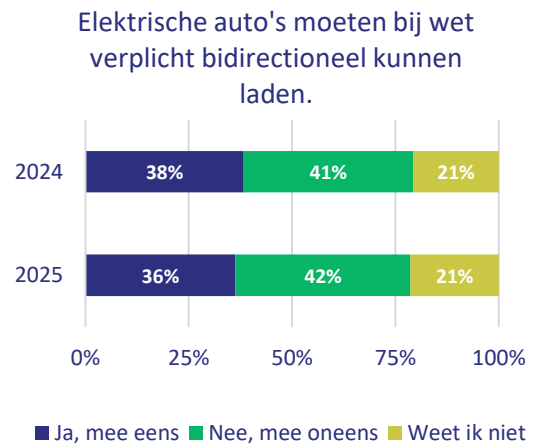
Onzekerheid over de impact van bidirectioneel laden op de batterijcapaciteit wordt gezien als het meest kritische knelpunt (45%). Dit percentage is met 4% gedaald ten opzichte van 2024. Onzekerheid of de auto technisch geschikt is voor bidirectioneel laden wordt ook vaak genoemd (36%). Dit komt overeen met het feit dat momenteel slechts een zeer beperkt deel van de Nederlandse EV-vloot deze functionaliteit ondersteunt.

Onzekerheid over de batterijgarantie staat op de derde plaats (33%), waarschijnlijk omdat bij bidirectioneel laden de batterij intensiever gebruikt wordt. Slechts 9% van de EV-rijders geeft zorgen over privacy aan als potentieel knelpunt.



36% vindt dat bidirectioneel laden een wettelijke verplichting moet worden voor elektrische auto's. [N=1.759]

42% is het oneens en 21% weet het niet. Deze resultaten komen overeen met de resultaten uit 2024.



3.6 Regionale Informatie

Beoordeling en beleving per NAL-regio

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is opgesteld om het toenemend aantal elektrische voertuigen van stroom te kunnen voorzien. De NAL is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties, die ervoor moeten zorgen dat er altijd en overal makkelijk en slim geladen kan worden. Een groot aantal van de afspraken en acties wordt lokaal en regionaal uitgevoerd. Om dit te faciliteren zijn er zes zogenaamde NAL-regio's in het leven geroepen, die hun onderliggende gemeenten ondersteunen en begeleiden bij het realiseren van een dekkend en toekomstbestendig laadnetwerk. Dit deel van het onderzoek zoomt in op de beoordeling en bevindingen van de laadinfrastructuur per NAL-regio.

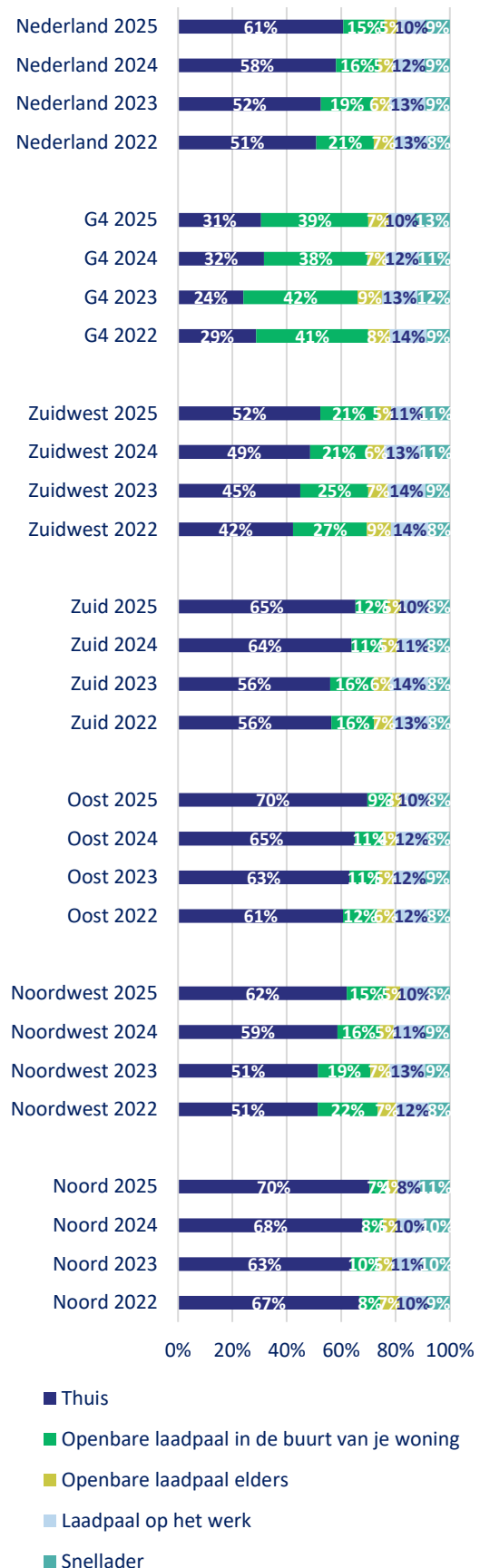
Regio	[N] aantal respondenten (ten opzichte van 2024)
G4	282 (+25)
Noord	375 (+11)
Noordwest	797 (-27)
Oost	723 (+19)
Zuid	737 (+88)
Zuidwest	657 (+52)

In NAL-regio's Noord en Oost wordt het meest thuis geladen, de G4 laadt het meest openbaar. [N=3.403]

Over het algemeen geldt: hoe landelijker de regio, hoe meer men via de eigen stroomaansluiting laadt. NAL-regio's Noord en Oost spannen hiermee de kroon, waar voor 70% thuis geladen wordt. Dit tegenover de G4, waar het minst thuis geladen wordt, met 31%

In Nederland wordt, over het algemeen, iets meer thuis geladen ten opzichte van 2024 (+3%).

Laadmix per jaar



Het aandeel thuisladers neemt in elke regio licht toe ten opzichte van eerdere Laadonderzoeken. [N=3.543]

Thuis laden gebeurt voor het grootste deel op eigen terrein, maar deels ook in de publieke ruimte via een private verlengde aansluiting.

Het aandeel VPA gebruikers is in de regio's Noord en Zuid sterk toegenomen.

In de G4, regio Noordwest en regio Zuidwest is het aandeel VPA gebruikers juist afgenomen.



Jaarkilometrage blijft gelijk. [N=3.326]

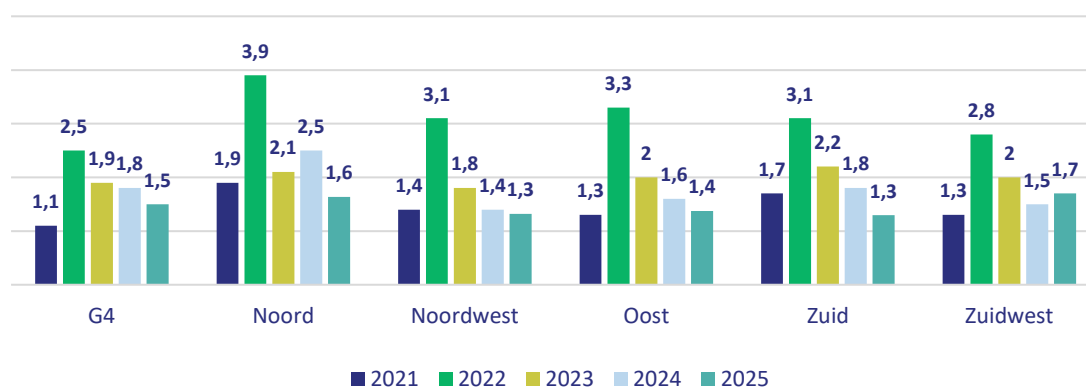
Gemiddeld genomen is er ongeveer hetzelfde aantal kilometers gereden als in 2024. Regio's Noordwest en Zuid zagen een kleine, 6% en 8% respectievelijk, afname in het aantal gereden kilometers.

Jaarlijks kilometrage	2022	2023	2024	2025
G4	15.500	20.000	18.500	18.500
Noord	20.500	22.000	22.000	24.000
Noordwest	18.000	19.000	20.000	18.500
Oost	20.000	21.000	22.000	21.500
Zuid	18.500	20.500	21.500	20.000
Zuidwest	18.500	19.000	19.500	19.500

In regio Zuidwest moet men vaker onderweg bijladen dan in 2024, in de andere regio's juist minder vaak. [N=3.559]

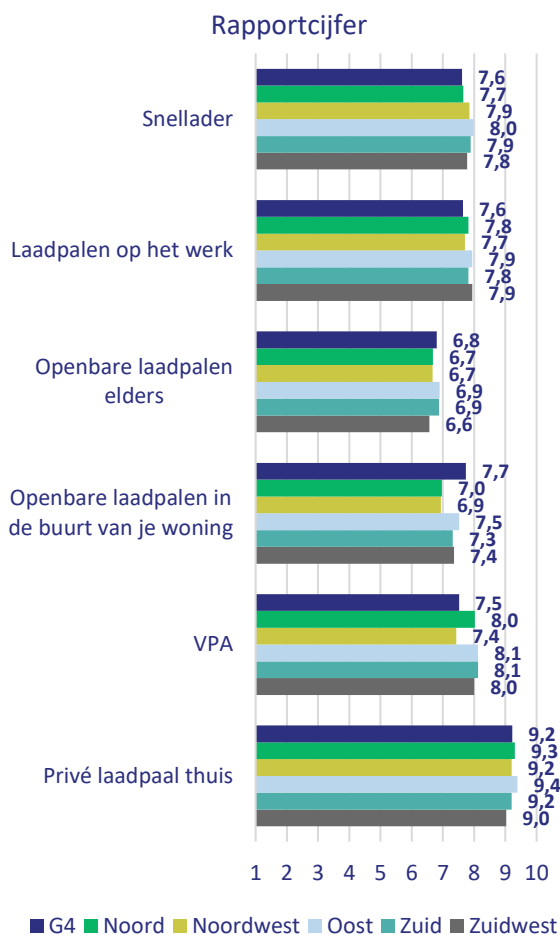
Ook al is regio Zuidwest niet de regio waar de meeste kilometers gereden worden, wordt hier toch nog het vaakst bijgeladen. In regio Zuidwest moet men gemiddeld 1,7 keer per maand bijladen, omdat de actieradius van de EV niet voldoende is om de totale afstand te overbruggen. Bij de andere regio's is dit iets lager, maar vergelijkbaar. Over het algemeen moet men 1,47 keer bijladen per maand, ten opzichte van 1,76 in 2024.

Hoe vaak per maand rijdt je meer dan de actieradius van je EV toelaat?



Rapportcijfers voor laadmogelijkheden zijn vergelijkbaar per regio. [N=3.693]

Net als in 2024 verschillen de cijfers per NAL-regio niet veel, op een paar uitzonderingen na. Zo zijn EV-rijders in regio's Noord en Noordwest minder tevreden over openbare laadpalen in de buurt.

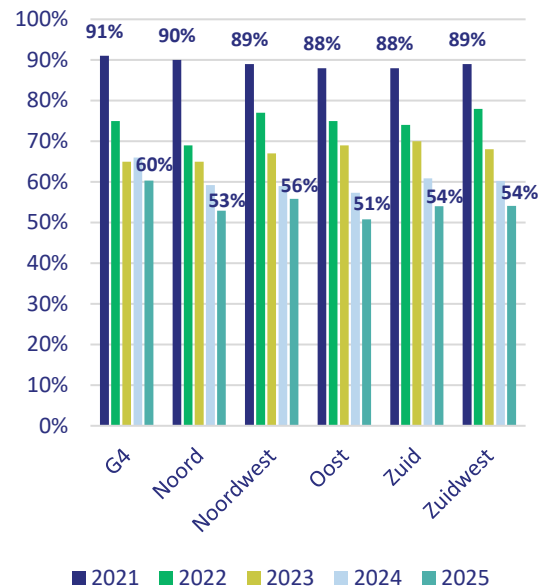


In alle zes de regio's wordt relatief minder vaak een knelpunt ervaren tijdens het openbaar laden ten opzichte van voorgaande jaren. [N=1.119]

In de G4 wordt het vaakst een knelpunt ervaren (60%). Verder valt op dat over de jaren heen het aantal ervaren knelpunten afneemt voor alle regio's. Bezet door een fossiele brandstofauto komt in regio Noord vaker voor ten opzichte het landelijk gemiddelde. Laadpalen die bezet zijn door EV's die niet laden komt vaker voor dan het landelijk gemiddelde in regio Zuidwest. Een

niet bereikbare laadpaal (bijvoorbeeld achter een slagboom) of een onvindbare laadpaal komt bij alle regio's het minst vaak voor.

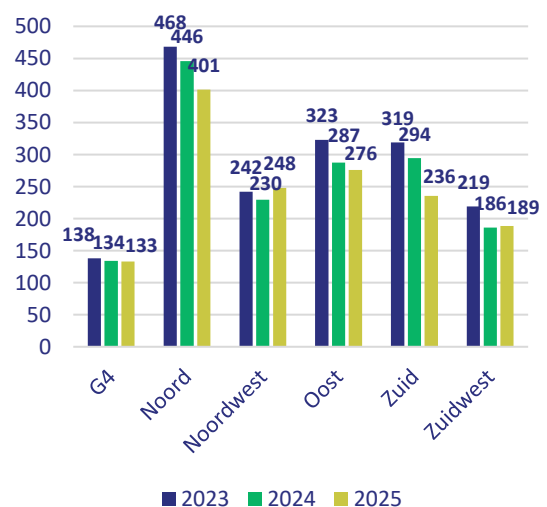
Heb je weleens knelpunten ervaren bij openbaar laden?



Grote verschillen tussen de regio's in afstand tot dichtstbijzijnde laadpaal. [N=983]

In de G4 hoeft men het minst ver te lopen tot de dichtstbijzijnde laadpaal, gemiddeld 133 meter. In regio Noord is de EV-rijder het langst onderweg met gemiddeld 401 meter.

Hoeveel meter is het lopen naar de dichtstbijzijnde openbare laadpaal?

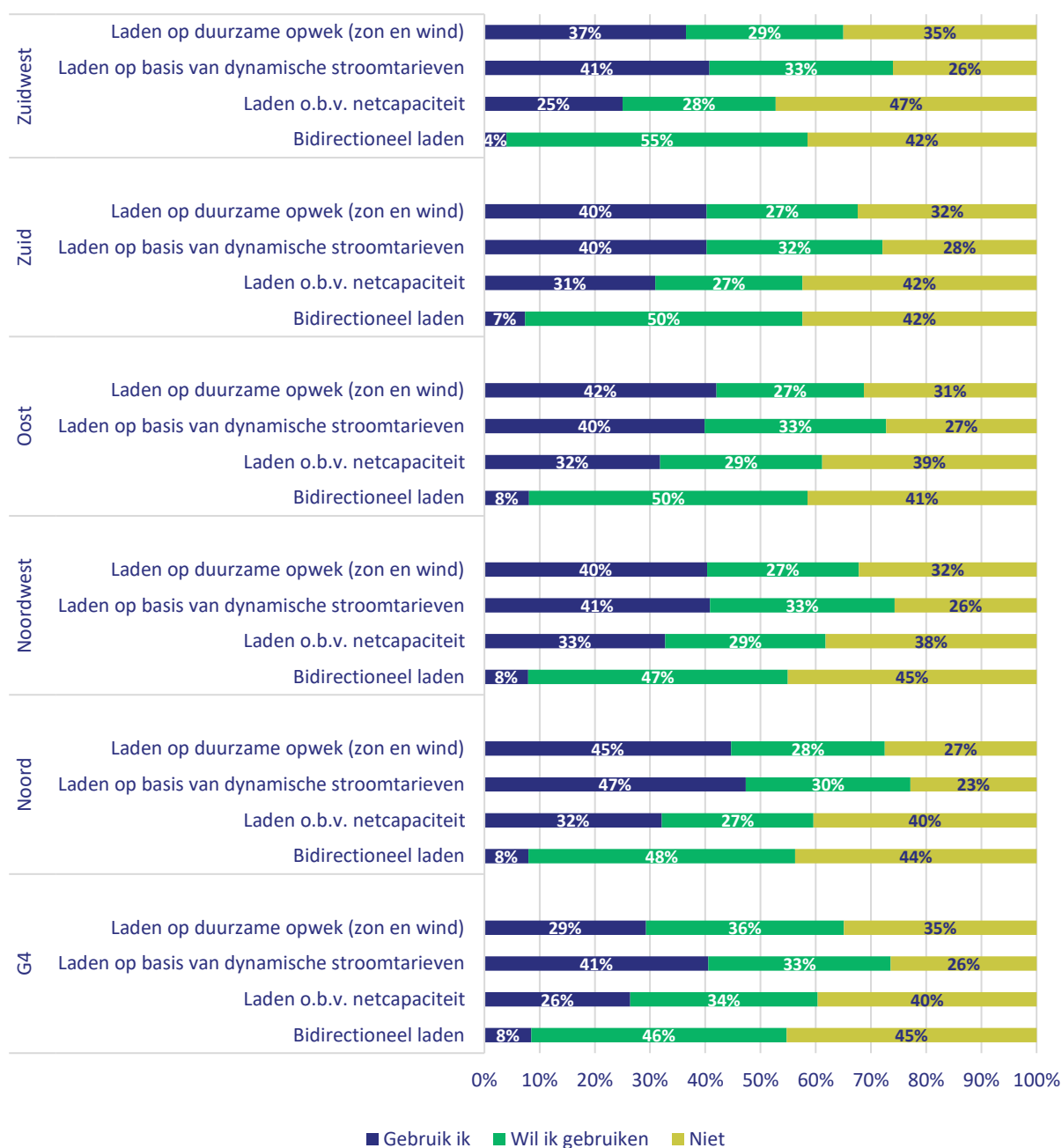


Slim laden

Per regio is het gebruik van, en de interesse in slim laden uitgesplitst per laadlocatie (thuis, werk, openbaar).

In regio Noord wordt het meest slim thuis geladen. Vooral laden op basis van dynamische stroomtarieven wordt in deze regio veel toegepast (47%), en heeft tevens een hoge interesse (30%). Bidirectioneel thuis laden trekt in alle regio's veel interesse.

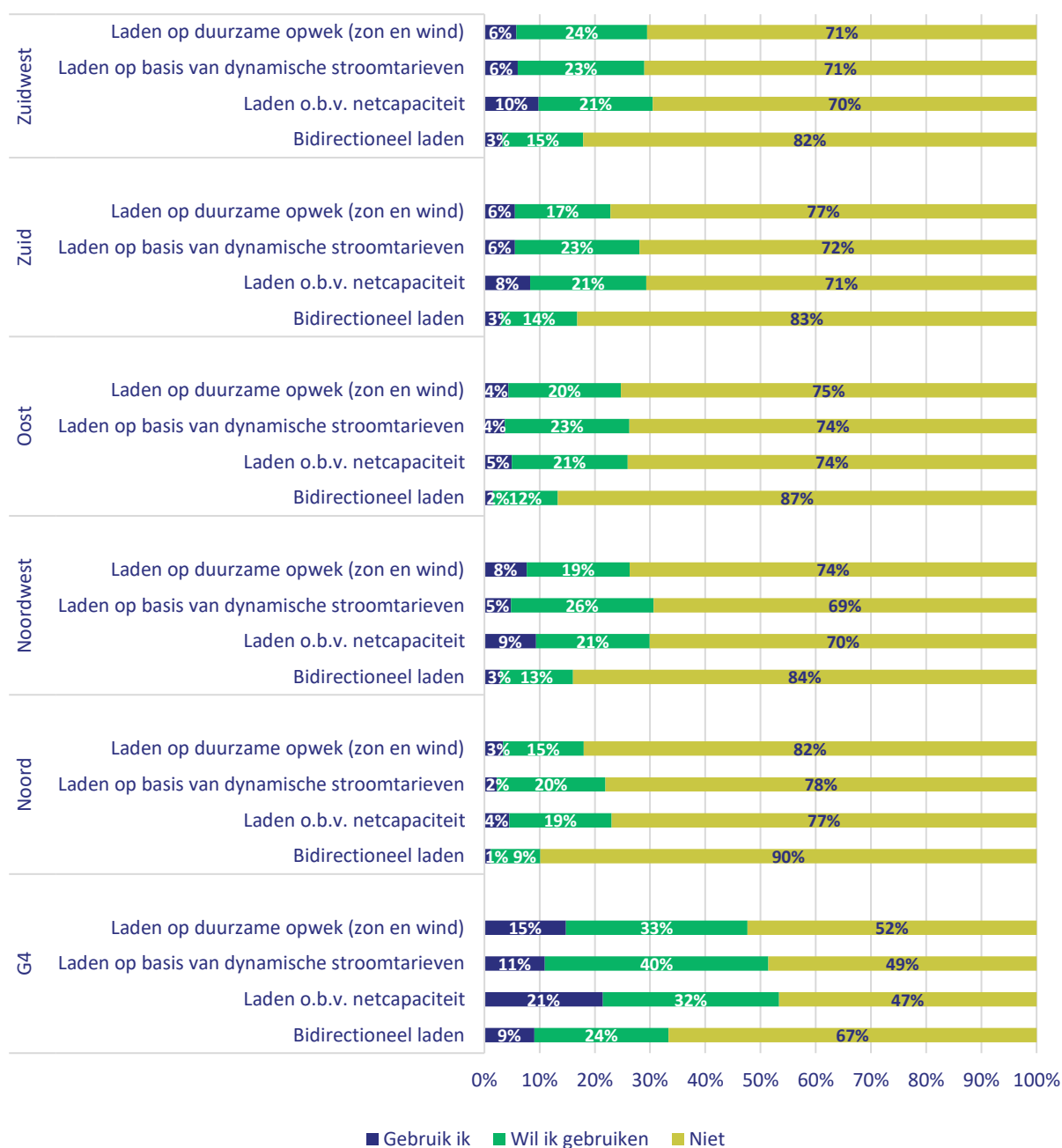
Slim laden thuis per regio



Er is niet heel veel interesse in slim laden aan de openbare laadpaal.

In de G4 regio is slim laden aan de openbare laadpaal in veel grotere mate gebruikt dan de andere regio's, waarbij laden op basis van netcapaciteit met 21% gebruik, het meest voor komt. In regio's Zuid, Zuidwest Noordwest zie je ook gebruik van slim laden aan de openbare laadpaal, echter liggen deze percentages veel lager.

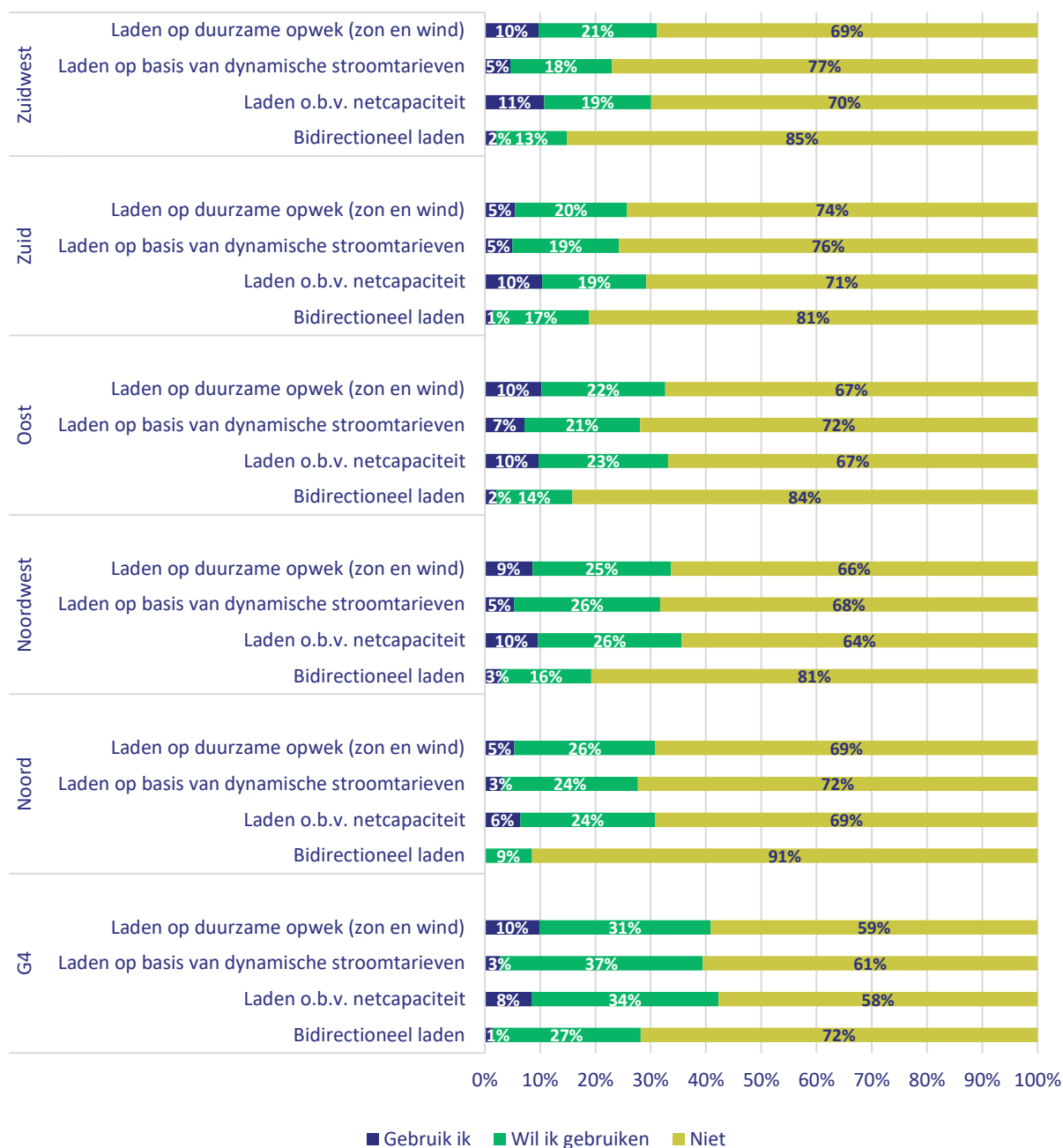
Slim laden openbaar per regio



Er is niet heel veel interesse in slim laden op het werk.

Over het algemeen is de G4 regio iets meer geïnteresseerd in het gebruik van slim laden op het werk ten opzichte van de andere regio's, alhoewel de verschillen zeer minimaal zijn.

Slim laden op het werk per regio

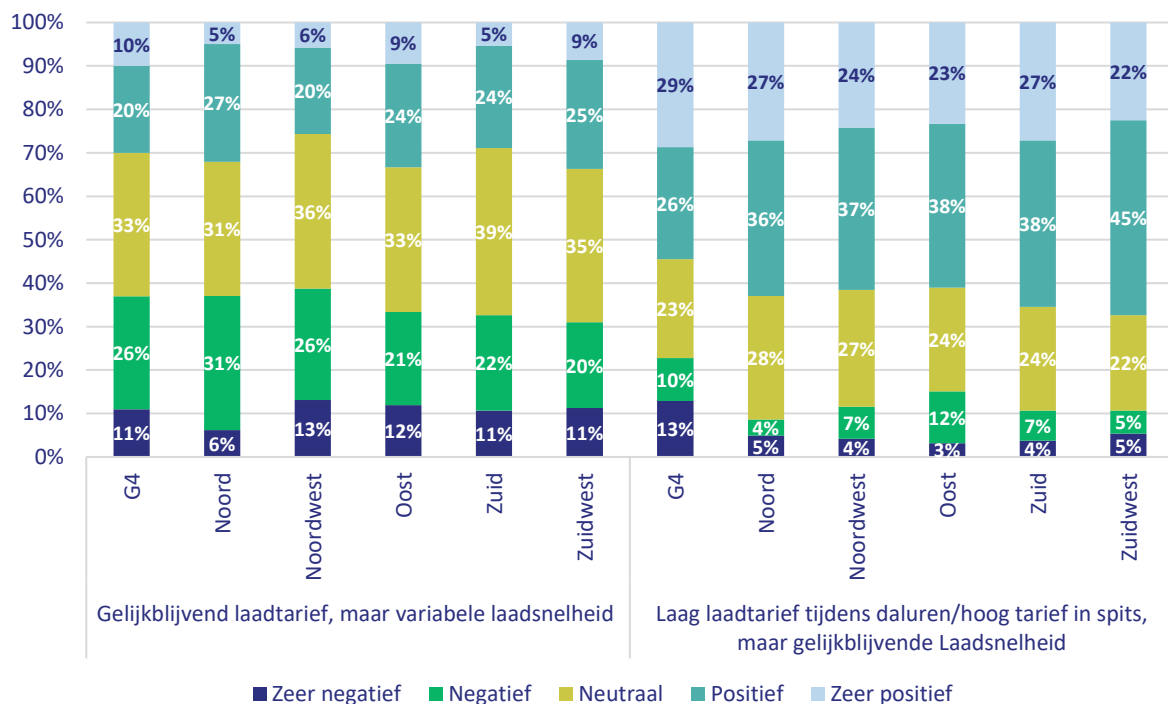


**EV-rijder verkiest sturen op basis van prijs, boven sturen op basis van laadsnelheid.
[N=906]**

De EV-rijders per regio zijn het over het algemeen positiever over een gelijkblijvende laadsnelheid met een variabel tarief dan over een gelijkblijvend laadtarief met een variabele laadsnelheid. EV-rijders in regio Noordwest zijn het meest negatief is over variabele laadsnelheden (met een gelijkblijvend laadtarief) (39%). Regio Zuidwest is het meest positief, maar de verschillen tussen de regio's zijn klein.

De EV-rijders per regio zijn positiever over een variabel laadtarief (met een gelijkblijvende laadsnelheid). Gemiddeld is 62% hier (zeer) positief over, en 13% (zeer) negatief. Regio Zuidwest is het meest positief over deze optie (67%), en de EV-rijders uit de G4 het meest negatief; 54% (zeer) positief en 23% (zeer) negatief.

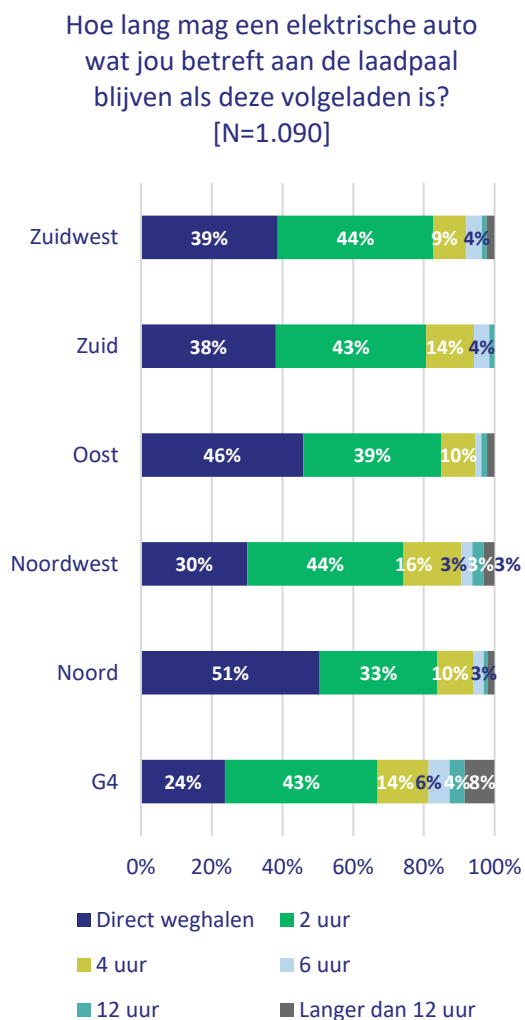
Hoe waardeer je de volgende slim laden opties aan de openbare laadpaal?
[N=906]



EV-rijder is in de grote stad coulanter met laadpaalkleven. [N=1.090]

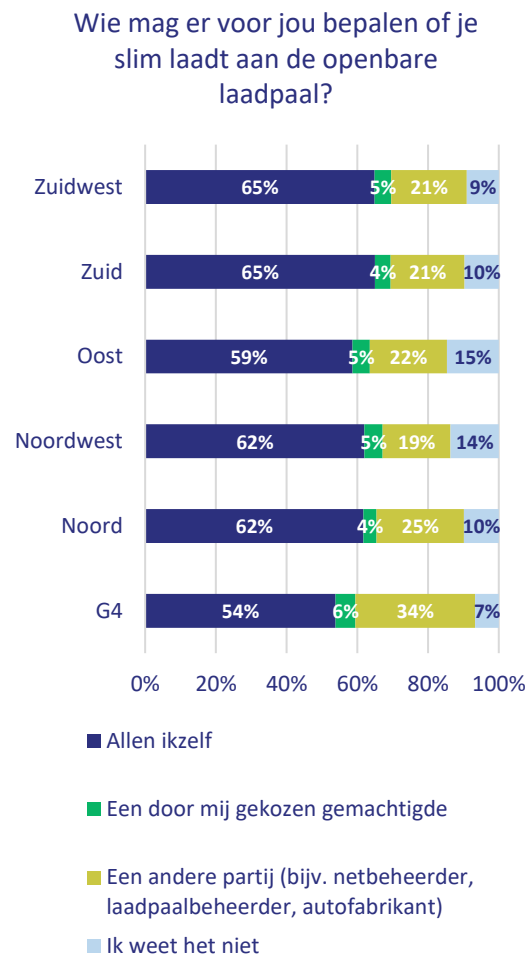
In de G4 vindt 19% het prima als de elektrische auto 6 uur of langer bij de laadpaal blijft staan als deze volgeladen is. In de andere regio's is deze groep een stuk kleiner (minder dan 10%). Landelijk wil 38% van de EV-rijders dat de EV gelijk weggehaald wordt, en 41% vindt dat deze na 2 uur weggehaald moet worden.

In regio Noord, waar de gemiddelde afstand naar de laadpaal het hoogst is, ziet men het liefste dat de EV direct weggehaald wordt zodra deze volgeladen is.



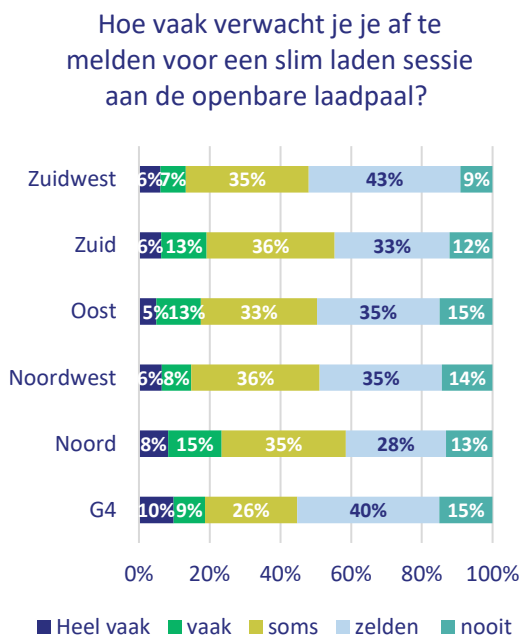
De EV-rijder vindt over het algemeen dat alleen hijzelf mag bepalen of er slim wordt geladen aan de openbare laadpaal. [N=1.802]

In regio's Zuidwest en Zuid komt dat het meest tot uiting. Daar vindt 65% dat alleen zichzelf mogen bepalen of er slim wordt geladen. In regio G4 vindt 34% dat een andere partij dit mag bepalen.



Weinig verschil in verwacht opt-out gebruik per regio. [N=1.780]

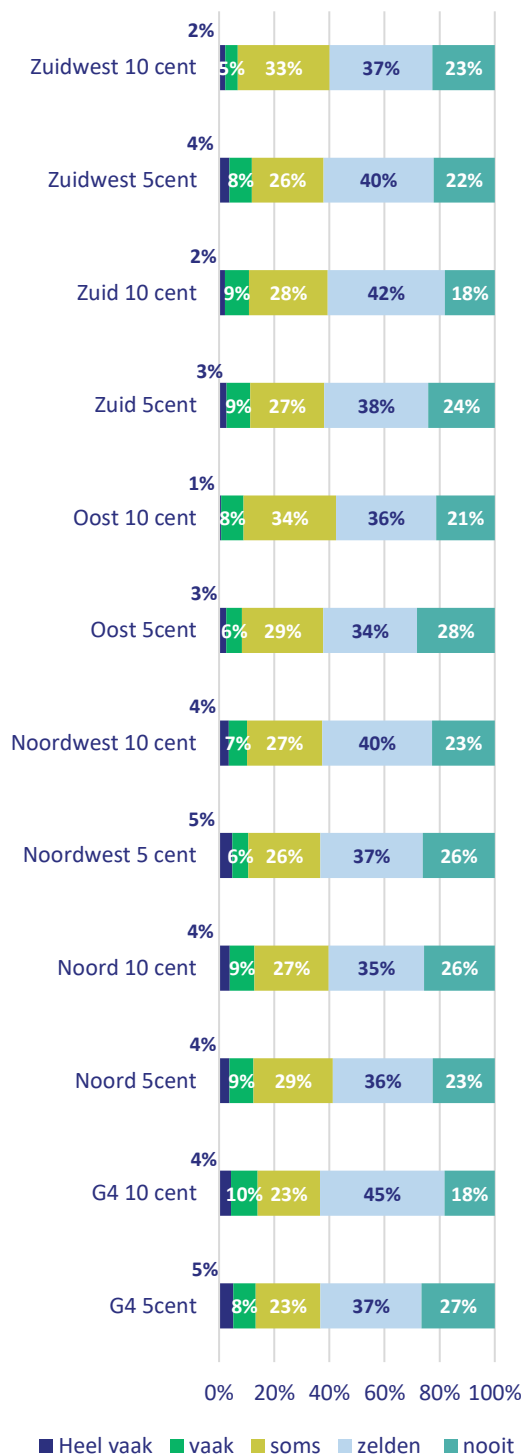
Wanneer een gebruiker aan de openbare laadpaal bijvoorbeeld op tijd moet vertrekken en niet de tijd heeft om zijn of haar laadsessie uit te stellen, kan er gebruik gemaakt worden van een opt-out. Ongeveer 18% van de EV-rijders verwacht (heel) vaak gebruik te maken van de opt-out optie. Een stijging van 8% ten opzichte van 2024. Gemiddeld zegt 49% van de EV-rijders hier zelden tot nooit gebruik van te maken. Tussen de regio's is er weinig verschil te zien, alleen regio Noord staat iets minder bereidwillig tegenover het slim laden, 23% verwacht zich (heel) vaak af te zullen melden.



De EV-rijder zal over het algemeen zelden tot nooit (61%) gebruik maken van opt-out als er extra kosten van bijvoorbeeld 5 of 10 cent aan verbonden zitten. [N=1.778]

In de G4 en in regio Noordwest zou men het mist vaak gebruik maken van deze mogelijkheid (63%). Verdere regionale verschillen zijn minimaal.

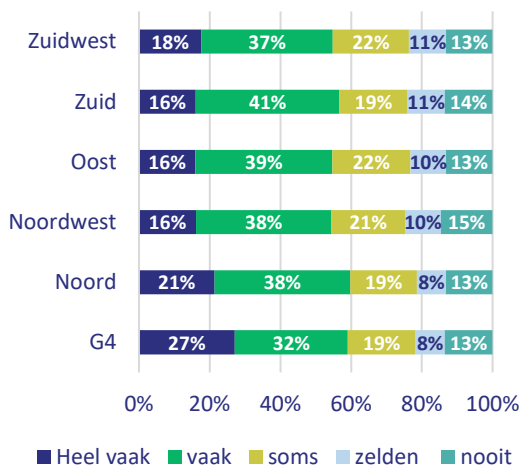
Als er kosten zijn verbonden aan het afmelden voor de slimlaadsessie, bijvoorbeeld 5 of 10 cent per kWh, hoe vaak verwacht je dan gebruik te maken van deze optie aan de openbare laadpaal?



EV-rijder is bereid om laadpaalexploitant aan te geven wanneer ze vertrekken zodat er optimaal slim geladen kan worden (57%). [N=1.780]

De regionale verschillen zijn niet groot. In regio Noord geeft 60% aan dit (heel) vaak door te willen geven, in regio Noordwest is dat 54%. Regio Noordwest is tevens de regio waar het men het minst bereid is om de vertrektijden door te geven (25%).

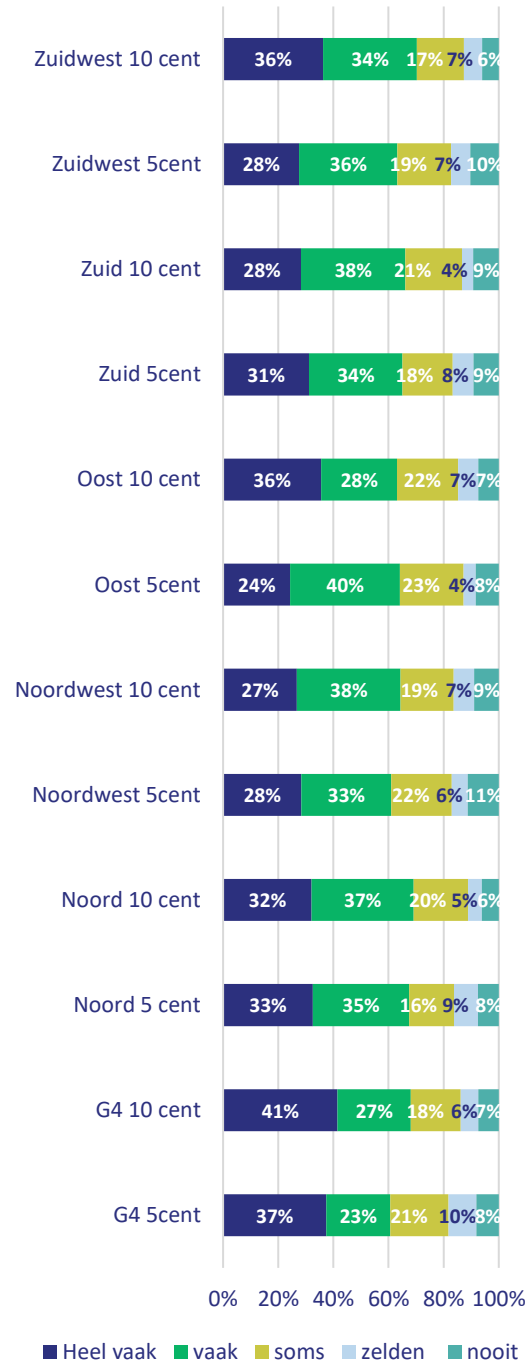
Hoe vaak ben je bereid om je vertrektijden door te geven zodat je auto slim geladen kan worden bij de openbare laadpaal?



De EV-rijder is eerder bereid de vertrektijden door te geven als er een korting van bijvoorbeeld 5 of 10 cent gegeven wordt per kWh (59%). [N=1.778]

Regio Zuidwest zegt dit vaak te gaan doen (70%) bij een korting van 10 cent. In regio Noord is er nagenoeg geen verschil tussen de twee kortingstarieven, en zou 69% van de EV-rijders hiertoe bereid zijn. In regio's Zuid en Zuidwest zegt 17% van de EV-rijders dit zelden tot nooit te gaan gebruiken bij een korting van 5 cent, wat daalt naar 13% als de korting 10 cent wordt.

Als er korting wordt gegeven, bijvoorbeeld 5 cent per kWh, zou je dan je vertrektijden doorgeven zodat je auto slim geladen kan worden aan de openbare laadpaal?



Vervolg

Het Nationaal Laadonderzoek 2025 brengt de ervaringen, meningen en (veranderende) behoeften van EV-rijders in kaart als het gaat om (slim) laden en laadinfrastructuur. Het onderzoek wordt al zes jaar op rij uitgevoerd en gepubliceerd. Dit is de zesde editie.

Dit onderzoek vormt een tweeluik samen met het jaarlijkse, in de winter gepubliceerde, Nationale EV en berijdersonderzoek. Hierin wordt de EV-rijder en diens EV in beeld gebracht. Zo kunnen trends en ontwikkelingen herkend en gevolgd worden, uitdagingen gesignaleerd en de effecten van veranderingen geëvalueerd.

Aangezien elektrisch rijden en de bijbehorende laadinfrastructuur volop in ontwikkeling zijn, is het belangrijk dat de stem van de EV-rijder in beeld gebracht en gehoord wordt. De cijfers en inzichten uit dit onderzoek zijn te gebruiken door beleidsmakers, bedrijven en partijen, die zich bezig houden met elektrisch rijden en laden.

Ben je EV-rijder en wil je lid worden van het EV-panel, waar geregeld je mening over elektrisch rijden gevraagd wordt en waar de jaarlijkse enquêtes ook in terugkomen? Stuur dan een e-mail met als onderwerp 'EV-Panel' naar ambassadeurs@evrijders.nl.