

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: 8 oktober 2026

Auteurs

Britt Wolterman - RVO

Thijs Duurkoop – RVO

Jeroen Vos - ElaadNL

Marisca Zweistra – ElaadNL

Ellen Hiep – VER

Maarten van Biezen – VER

Tara McGuicken – RUG

Lisa Novoradovskaya - RUG

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding..... 9

2. Onderzoekopzet11

Respondenten..... 11

Representativiteit 11

3. Resultaten15

3.1 De EV-rijder 15

3.2 Laadgedrag 16

Laadmix..... 17

Laden in de piekuren 19

Laden in het buitenland 21

3.3 Gevolgen netcongestie voor laden 23

3.4 Veiligheid..... 25

3.5 Woning en parkeersituatie..... 26

Zonnepanelen..... 26

Dynamisch contract 26

Thuisbatterij..... 27

Parkeren 29

3.6 Thuis laden 30

Laden via de verlengd private aansluiting 31

Laden in een VvE..... 34

Thuislaadpunt openstellen voor derden..... 36

Overdragen thuislaadpaal..... 36

Emissie Reductie Eenheden (ERE)..... 37

Slim laden aan het thuislaadpunt 37

Bidirectioneel thuisladen 42

3.7 Openbaar laden..... 43

Knelpunten bij openbaar laden 43

Beschikbaarheid openbare laadpalen..... 45

Semi-publiek laden 46

Betaalmethode en prijs transparantie aan de openbare laadpaal 47

Slim laden aan de openbare laadpaal..... 52

Bidirectioneel laden aan de openbare laadpaal 58

3.8 Snelladen 60

Knelpunten bij het snelladen 60

Betaalmethode en prijs transparantie bij de snellader 62

Binnenstedelijk snelladen 63

3.9 Laden op het werk 64

Knelpunten bij laden op het werk.. 64

Slim laden op het werk 66

4. Inzichten per NAL-regio 67

5. Plug-in hybride (PHEV) 78

De PHEV-rijder 78

Laadgedrag..... 80

Parkeren en thuis laden 82

Laden op het werk 83

De volgende auto 83

Vervolg..... 84

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.

Representativiteit

Op een aantal onderwerpen zijn bepaalde groepen oververtegenwoordigd. Dat zijn: EV-rijders van het eerste uur, mannen, leeftijdsklasse ouder dan 60 jaar, particuliere rijders en leden van de vereniging elektrische rijders (VER).

Het effect van de oververtegenwoordiging van deze groepen op de beantwoording van de vragen is uitvoerig gecontroleerd en het effect is klein.

De EV-rijder (3.1)

De meeste EV-rijders (59%) zijn op basis van hun antwoorden te kenschetsen als *innovator* of *early adopter*. In totaal ziet 20% zichzelf als *early majority*, 16% beschouwt zichzelf als *late majority* en een enkeling is te kwalificeren als *laggard* (5%).

De meeste EV-rijders zijn enthousiaster over elektrisch rijden door de energiecrisis.

Laadgedrag (3.2)

Laadmix

Er wordt meer thuis geladen. Dat komt omdat men onderweg steeds minder vaak hoeft bij te laden en door een toename in EV-rijders die via een verlengd private aansluiting (VPA) hun auto laden.

76% van EV-rijders laadt thuis via een eigen aansluiting. Dit zijn veel vaker particulieren dan zakelijke leaserijders; 57% van de zakelijke leaserijders, 77% van de private leaserijders en 81% van de EV-rijders die de auto privé heeft gekocht laadt thuis via de eigen aansluiting. De thuisladers laden 87% (vorig jaar: 81%) van de kilometers thuis.

EV-rijders zonder privé laadvoorziening laden 70% van de kilometers bij een openbare laadpaal. Daarnaast maken zij relatief veel gebruik van laadpalen op het werk (17% van de gereden kilometers).

Voor het eerst sinds de start (2020) van het laadonderzoek geeft meer dan de helft (53%) van de EV-rijders aan nooit onderweg bij te hoeven laden omdat de actieradius onvoldoende is voor de totale afstand die ze op een dag afleggen.

Laden in de piekuren

De meeste mensen sluiten de auto aan tussen 10 en 12 uur 's ochtends en niet meer in de piekuren (16:00-21:00). Het stoppen van de laadsessie gebeurt steeds vaker rond 4-5 uur in de middag. Vooral bij de thuislader is dit patroon duidelijk zichtbaar.

Voor een normale week geeft 81% van de thuisladers aan niet in de piekuren te laden, bij de openbare laadpaal in de buurt van de woning geldt dat voor 71% van de elektrische rijders.

Laden in het buitenland

75% van de EV-rijders gaat weleens met hun auto naar het buitenland.

40% van de elektrische rijders die niet met de EV op vakantie gaan, geeft als argument een te kleine actieradius aan. Deze groep heeft gemiddeld een actieradius van 275 km.

38% ervaart weleens problemen bij het laden in het buitenland. Dat is de afgelopen 3 edities van het laadonderzoek ongeveer gelijk gebleven.

Gevolgen netcongestie voor laden (3.3)

De EV-rijder verwacht dat netcongestie weinig invloed gaat hebben op mogelijkheden om in de toekomst de EV op te laden. 49% denkt weinig invloed en 22% nauwelijks/geen invloed.

Slechts 3% geeft aan dat ze door ontwikkelingen rond netcapaciteit en

bijbehorende beperkingen als volgende auto een brandstofauto zullen kiezen.

Veiligheid (3.4)

Incidenten

Een groot deel van de EV-rijders checkt nooit of de laadkabel beschadigd is (45%). 13% doet dit altijd en 10% meestal.

8% heeft weleens een beschadigde of mogelijk beschadigde laadkabel aangetroffen.

2% heeft weleens een veiligheidsincident (bijvoorbeeld door gebruik van een verlengsnoer/stopcontact of software) meegemaakt tijdens het laden van de EV.

Stopcontactladen

11% van de thuisladers laadt via het stopcontact. De reden is gemak (50%): 'Het laden via een stopcontact werkt prima voor mij'. 13% geeft aan dat ze eerst het laden met een stopcontact willen ervaren voor ze overgaan tot de aanschaf van een laadpaal. 11% van de stopcontactladers vindt de aanschaf van een laadpaal te duur.

49% van de stopcontactladers heeft het stopcontact laten controleren door een erkend installateur.

Woning en parkeersituatie (3.5)

Zonnepanelen

89% van de thuisladers heeft zonnepanelen.

49% van de thuisladers geeft aan dat zonnepanelen meer of ongeveer net zoveel stroom leveren op jaarbasis dan hun huis en auto gebruiken.

Dynamisch contract

47% van de thuisladers heeft een dynamisch stroomcontract, 13% zou hier gebruik van willen maken, 18% weet het nog niet en 22% wil geen gebruik maken van een dynamisch stroomcontract.

Thuisladers, die het dynamisch contract gebruiken om thuis slim te laden, zijn zeer positief over het dynamische contract (70%

zeer positief en 22% positief). Niet thuisladers zijn ook positief over het dynamische contract, maar iets minder uitgesproken (57% zeer positief en 25% positief).

Thuisbatterij

26% van de thuisladers heeft een thuisbatterij en 37% overweegt er een aan te schaffen.

65% van de thuisbatterijbezitters gebruikt de batterij actief bij het laden van hun EV (geautomatiseerd 33% of met de hand 32%).

De hoofdredenen om een batterij te gaan gebruiken zijn: meer eigen zonnestroom gebruiken, minder stroom terugleveren aan het elektriciteitsnet, besparen op energiekosten en bijdragen aan verminderen van netbelasting/netcongestie.

62% van de thuisbatterijbezitters is bereid om de batterij automatisch aan te laten sturen om piekbelasting op het elektriciteitsnet te verminderen.

Thuisladen (3.6)

57% van de zakelijke leaserijders, 77% van de private leaserijders en 81% van de EV-rijders die de auto privé heeft gekocht laadt thuis via de eigen aansluiting. Dit zijn zowel EV-rijders die op eigen terrein parkeren, als EV-rijders die in de openbare ruimte laden via een verlengd private aansluiting (VPA).

Verlengd Private Aansluiting (VPA)

Van de EV-rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren, maakt maar liefst 36% toch gebruik van de eigen stroomaansluiting om de elektrische auto te laden.

26% laat de kabel zonder verdere afdekking over de stoep lopen. Anderen kiezen oplossingen zoals een kabelmat (29%), een kabelgoot (13%) of een kabelbrug (7%)

De hoofdredenen om via de eigen aansluiting te laden is lagere laadkosten (80%). Slechts 12% geeft aan dat de reden voor het gebruik van de verlengd private aansluiting de beperkte

beschikbaarheid van openbare laadpunten in de buurt is.

VPA-laders hebben aanzienlijk vaker een dynamisch contract (46%, tegen 19%), zonnepanelen (94% tegen 51%) en een thuisbatterij (29% tegen 11%) vergeleken met EV-rijders die gebruikmaken van openbare laadpalen.

Laden in een VvE

66% van EV-rijders met een gezamenlijke parkeergelegenheid (VvE of vergelijkbaar collectief) kan niet thuis laden. 20% van deze groep laadt via de aansluiting van de VvE, 13% laadt via een eigen aansluiting op de gezamenlijke parkeergelegenheid en 2% geeft aan anders 'thuis' te laden.

59% ervaart knelpunten of heeft knelpunten ervaren bij het aanvragen van een laadpunt in een VvE (of vergelijkbaar collectief). Dat is minder dan eerdere jaren.

Laadpunt openstellen voor derden

19% van de thuisladers geeft aan zijn laadpunt open te stellen aan derden. Als de thuislaadpaal opengesteld wordt, is dit in de eerste plaats aan familie/vrienden of burens (95%).

Thuisladers geven aan te overwegen hun laadpunt open te stellen als: 'ik weet wie er komt laden (bijv. alleen bekenden)' (43%), of als men 'er geen last van heeft' (37%). 25% geeft aan het laadpunt nooit beschikbaar te willen stellen.

ERE (Emissie Reductie Eenheden)

31% van de EV-rijders met een thuislaadpunt heeft zich aangemeld bij een inboekdienstverlener voor ERE's.

35% geeft aan dat het laadpunt niet geschikt is om ERE's in te laten boeken.

Waar het laadpunt niet geschikt is, geeft 23% aan dat ze van plan zijn het laadpunt te vervangen voor een exemplaar dat wel geschikt is voor ERE-inboeking.

Thuis slim laden

64% van de thuisladers heeft een laadpunt met slim laden functies zoals 'local load balancing'. Dit aandeel neemt ieder jaar langzaam toe, vorig jaar was dit nog 61%.

90% van de thuisladers past thuis één of meerdere vormen van slim laden toe. 66% doet dat om zoveel mogelijk eigen stroom te gebruiken, 45% om te laden wanneer de energieprijzen het laagst zijn en 45% geeft aan buiten de piekmomenten te laden om het lokale net te ontlasten.

Alle vormen worden zeer positief gewaardeerd. Het meest positief is men over slim thuisladen op basis van energieprijzen (64% zeer positief en 25% enigszins positief).

41% van de slimme thuislaadsessies wordt met de hand gestart, 59% automatisch via de auto, laadpunt, app of een energie managementsysteem.

Als het laden automatisch start, doet 38% dat via een algoritme. 49% geeft aan nog wel enige controle te houden door zelf de prijzen te bekijken en vervolgens de laadsessie in te (laten) plannen. 12% geeft aan dit anders te regelen.

76% van de slimme thuisladers vindt het (heel) belangrijk om thuis slim te laden met als motivatie om bij te dragen aan een stabiel elektriciteitsnet.

Bidirectioneel thuisladen

24% van de thuisladers geeft aan op korte termijn bidirectioneel laden thuis te willen toepassen (binnen een jaar).

De hoofdredenen om thuis bidirectioneel te willen laden zijn 'mijn huis van stroom voorzien' (79%) en 'stroom van zonnepanelen opslaan en later gebruiken' (75%).

Openbaar laden (3.7)

48% ervaart weleens knelpunten bij het laden aan de openbare laadpaal. Sinds het begin van de nationale laadonderzoeken (2020) neemt dit percentage structureel af. De meest

genoemde knelpunten zijn een bezette laadpaal door een elektrische auto, zowel een ladende als een niet ladende.

Beschikbaarheid openbare laadpaal

69% van de EV-rijders geeft aan dat de openbare laadpaal in de buurt altijd of meestal beschikbaar is. In 2025 was dat 59%, in 2024 was dat 55% en in 2023 49%.

Semi-publieke laadpunten

Dit zijn opengestelde laadpalen bij een bedrijf of instelling. Voor een semi-publiek laadpunt kunnen beperkingen gelden, bijvoorbeeld qua toegangstijden of de eis om bepaalde producten/diensten af te nemen.

Men geeft aan dat semi-publiek laden een alternatief voor laden in de straat kan zijn als 'het niets extra's kost in vergelijking met openbaar laden op straat' (61%), als ze 'dichter bij huis zijn dan het openbare laadpunt in de straat' (37%) of 'als ze vaker beschikbaar zijn dan openbare laadpunten op straat' (35%).

Prijstransparantie aan de openbare laadpaal

77% van de EV-rijders die zelf betalen voor hun laadkosten wil van tevoren weten wat de laadsessie gaat kosten en wordt bij voorkeur geïnformeerd via een display bij de laadpaal of in de laadapp (70%).

Net als voorgaande jaren weet nog altijd een groot percentage van tevoren niet wat de kosten van het laden zijn. 43% weet (nooit/meestal niet) vooraf niet wat ze betalen aan de openbare laadpaal. Zelfs direct voor het starten van de laadsessie weet 41% nooit/meestal niet wat ze betalen. Achteraf (op de factuur) heeft men een beter beeld, dan weet 11% nooit/meestal niet wat ze hebben betaald voor de laadsessie.

12% van de EV-rijders geeft aan dat het weleens voorkomt dat het bedrag op de factuur niet overeenkomt met de prijs die vooraf is gecommuniceerd.

In het algemeen is de prijstransparantie bij snelladen beter dan bij openbaar regulier laden, bij het starten van de laadsessie weet 63% bij snelladen vaak/altijd wat de kosten zijn. Ook de facturatie lijkt beter te gaan, 94% geeft aan dat prijs op factuur altijd of meestal klopt.

Betalen aan de openbare laadpaal

EV-rijders betalen nu hoofdzakelijk via de laadpas (86%) en laadapp (9%). Contactloos betalen (1%) of via autocharge/plug and charge gebeurt nog nauwelijks (2%), terwijl een groter deel van de EV-rijders aangeeft dit te willen gebruiken, respectievelijk 15% en 18%.

Autocharge/plug and charge komt bij snelladen een stuk vaker voor: 25% van de respondenten geeft aan deze betaalwijze het vaakst te gebruiken.

De EV-rijder is bereid om 345 meter (5 minuten) verderop te laden dan normaal voor een lagere laadprijs van €0,10/kWh.

Ad hoc laden aan de openbare laadpaal

Slechts 50% van de EV-rijders is bekend met ad-hoc laden en 29% heeft er weleens gebruik van gemaakt. Ad hoc laden gebeurt meestal via contactloos betalen met de telefoon of pinpas. 33% vindt ad hoc laden (helemaal) niet gebruiksvriendelijk.

Een lager tarief voor ad hoc laden dan laden met een laadpas en duidelijkheid over de prijs die men betaalt aan de openbare laadpaal worden als hoofdredenen genoemd om vaker ad hoc te laden.

Slim laden aan de openbare laadpaal

23% heeft weleens slim geladen aan de openbare laadpaal. 10% heeft ervaring met slim laden op basis van tarieven en 16% met slim laden op basis van beschikbare capaciteit op het stroomnet. Beide vormen beoordeelt men neutraal/enigszins positief.

66% van de EV-rijders is bereid om de drukke momenten op het elektriciteitsnet te mijden en

doet dit grotendeels door niet in te pluggen in de piekuren (37%). Een klein deel (6%) plukt wel in, maar zorgt via instellingen in de auto dat er niet in de piekuren geladen wordt. 23% geeft aan dat ze wel willen inpluggen maar dat er via netbewust laden automatisch geregeld moet worden dat hun auto niet in de piekuren laadt. Dat de auto bij vertrek door slim laden onvoldoende is opgeladen voor de volgende rit maakt 59% nooit mee.

76% voorziet knelpunten bij het toepassen van slim laden op de laadsessie aan de openbare laadpaal. Meest genoemde knelpunten zijn: 'Ik heb minder laadzekerheid' (genoemd door 42%) en 'meer drukte aan de laadpaal omdat laadsessies langer duren' (41%).

Afmelden voor slim laden aan de openbare laadpaal

83% is niet bekend met de optie om je af te melden voor slim laden (opt-out) en 95% van de respondenten is die mogelijkheid nog nooit tegengekomen.

69% verwacht zelden/soms gebruik te gaan maken van de opt-out, 5% verwacht dat vaak te doen en 3% heel vaak.

Als er meerkosten aan de opt-out zijn verbonden is het merendeel bereid om €0,01-0,05 extra per kWh te betalen (51%). 27% is bereid om meer dan €0,05/kWh extra te betalen.

Vertrektijden doorgeven t.b.v. slim laden aan de openbare laadpaal

52% is bereid om (heel) vaak vertrektijden door te geven zodat de auto slim geladen kan worden bij de openbare laadpaal. 20% wil dit soms doen, 13% zelden en 15% nooit.

Als er een vergoeding tegenover staat, voor €0,01-0,05/kWh is 63% van de EV-rijders bereid de vertrektijden door te geven.

Bidirectioneel laden aan de openbare laadpaal

40% geeft aan bidirectioneel aan de openbare laadpaal te willen laden. De grootste motivatie

om bidirectioneel aan de openbare laadpaal te laden is het bijdragen aan een stabiel energienetwerk (69% geeft aan dit als (heel) belangrijke motivatie te zien). 62% vindt het (heel) belangrijk om het gebruik van duurzame energie te optimaliseren en 47% wil bidirectioneel laden voor het financiële voordeel. Daarnaast bestaan er zorgen over de batterijgarantie als de EV wordt ingezet voor bidirectioneel laden (36%).

Snelladen (3.8)

24% ervaart weleens knelpunten bij het laden aan de snellader, vorig onderzoek was dat 25%. De meest genoemde knelpunten zijn dat de laadsnelheid lager is dan aangegeven (genoemd door 19% van de snelladers), laadpalen bezet zijn (18%) en ook een rij met wachtende elektrische auto's is door 17% van de snelladers weleens ervaren.

Laden op het werk (3.9)

41% ervaart weleens knelpunten op het werk. Te weinig laadpunten (35%) en bezette laadpunten (34%) worden het vaakst genoemd. Dat is iets toegenomen ten opzichte van het vorige laadonderzoek.

Slim laden op het werk

34% laadt slim op het werk. De meest voorkomende vorm is het laden zo te plannen dat er zoveel mogelijk zelf opgewekte energie gebruikt wordt (18% van de werkladers) en laden buiten de piekuren om het net te ontlasten (10%). Laden wanneer de tarieven het laagst zijn wordt door 6% van de werkladers genoemd.

Over het algemeen is men positief over het slim laden op het werk, 77% is (zeer) positief over slim laden op basis van tarieven, 55% over laden buiten de piekmomenten om het lokale net te ontlasten en laden om zoveel mogelijk zelf opgewekte energie te gebruiken kan rekenen op 69% (zeer) positieve EV-rijders.

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 Nationale 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 zevende 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 over (slim) laden van EV-rijders.

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.

Partners

RUG (www.rug.nl)

De Rijksuniversiteit Groningen is partner in dit onderzoek en heeft onder andere meegewerkt aan de opzet en analyse van de enquête.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) steunt dit onderzoek en gebruikt de inzichten in de ervaringen van de EV-rijder om passend beleid op te stellen.

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.

Dit nationaal laadonderzoek vormt ook een belangrijke basis voor de NAL-voortgangsrapportages.

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. Onderzoeksoopzet

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 juli 2026 t/m 2 augustus 2026.

Verschillende inhoudelijk blokken

Deze editie van het laadonderzoek is 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.

Respondenten

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.

Batterij-elektrisch en plug-in hybride auto's

In dit onderzoek zijn zowel berijders van volledig elektrische auto's als van plug-in hybride rijders aangeschreven. Het hoofdonderdeel van het onderzoek is gericht op volledig elektrische auto's (aangeduid als EV's). Resultaten over plug-in hybride rijders (aangeduid als PHEV-rijders) worden in een los hoofdstuk beschreven.

Werving

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 online campagne hebben we getracht deelnemers in alle leeftijden te betrekken.

Deelnemers

In totaal hebben 2.399 EV-rijders meegedaan aan het onderzoek. Aanvullend hebben 317 PHEV-rijders het onderzoek ingevuld. Respondenten die na enkele vragen zijn gestopt met invullen, of die twee keer of meer een zogenaamde 'attention check' verkeerd hebben ingevuld, zijn niet meegenomen in de analyse.

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.

Oververtegenwoordiging

Op een aantal onderwerpen zijn bepaalde groepen oververtegenwoordigd. Dat zijn: EV-rijders van het eerste uur, mannen, leeftijdsklasse ouder dan 60 jaar, particuliere rijders en leden van de VER.

Effect van oververtegenwoordiging op de resultaten

De impact van oververtegenwoordiging van bepaalde groepen op de antwoorden in dit onderzoek is klein en blijft altijd binnen een bandbreedte van 10%. We kunnen dus stellen dat de conclusies in dit rapport in lijn zijn met de bevindingen van de totale populatie EV-rijders.

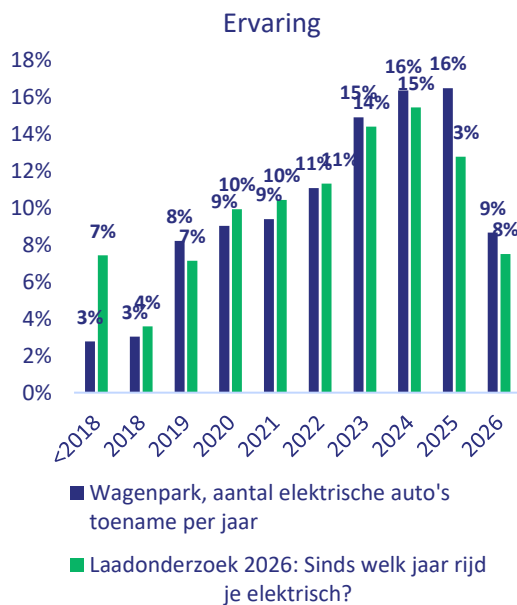
De antwoorden van verschillende groepen liggen dicht bij elkaar (Een VER-lid antwoordt bijvoorbeeld niet significant anders dan een niet-VER-lid). Waar dat relevant is, worden de uitkomsten voor de verschillende categorieën los gepresenteerd.

Representativiteit volledig elektrische rijders

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

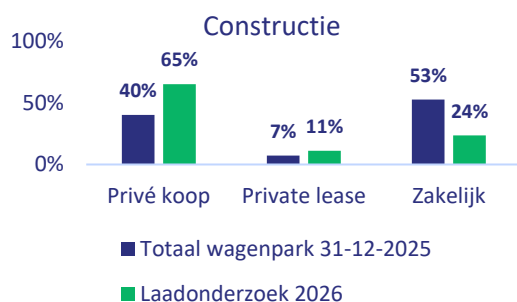
Ervaring

Er zijn wat meer EV-rijders van het eerste uur; die al voor 2018 elektrisch reden. Verder volgt de verdeling naar ervaring de toename van het aantal elektrische auto's in het wagenpark.



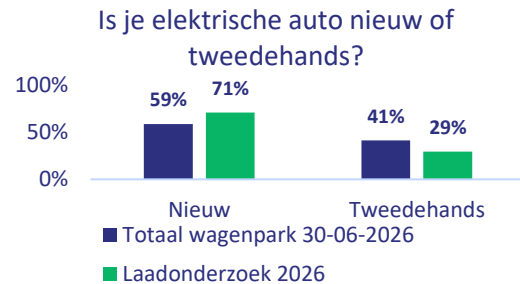
Privé of zakelijk

74% van de deelnemers rijdt de auto privé (65% koop en 11% lease). In het totale wagenpark per december 2025 is 40% privé koop, 7% private lease en 53% zakelijk.¹ Privé koop is oververtegenwoordigd in dit onderzoek en de zakelijke constructie is ondervertegenwoordigd.



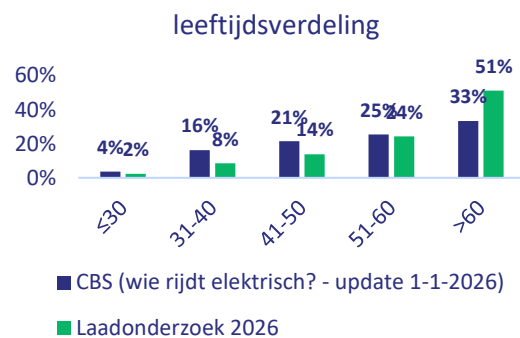
Nieuw of tweedehands

In dit onderzoek rijdt 71% een nieuwe EV. In het wagenpark per juni 2026 is 59% van de elektrische personenauto's nieuw aangeschaft en in bezit van de eerste eigenaar². Nieuwe auto's zijn dus iets oververtegenwoordigd in dit onderzoek.



Leeftijd

De leeftijdsverdeling van de EV-rijder in dit onderzoek komt niet helemaal overeen met de leeftijdsverdeling van de EV-rijder in Nederland¹. In de steekproef zijn de leeftijdsgroepen t/m 50 jaar iets ondervertegenwoordigd en de leeftijdsgroep ouder dan 60 jaar oververtegenwoordigd vergeleken met de totale populatie.



Gender

In dit laadonderzoek is 87% van de EV-rijders man. In heel Nederland is 69% van de privé EV-rijders man, volgens het CBS³. 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.

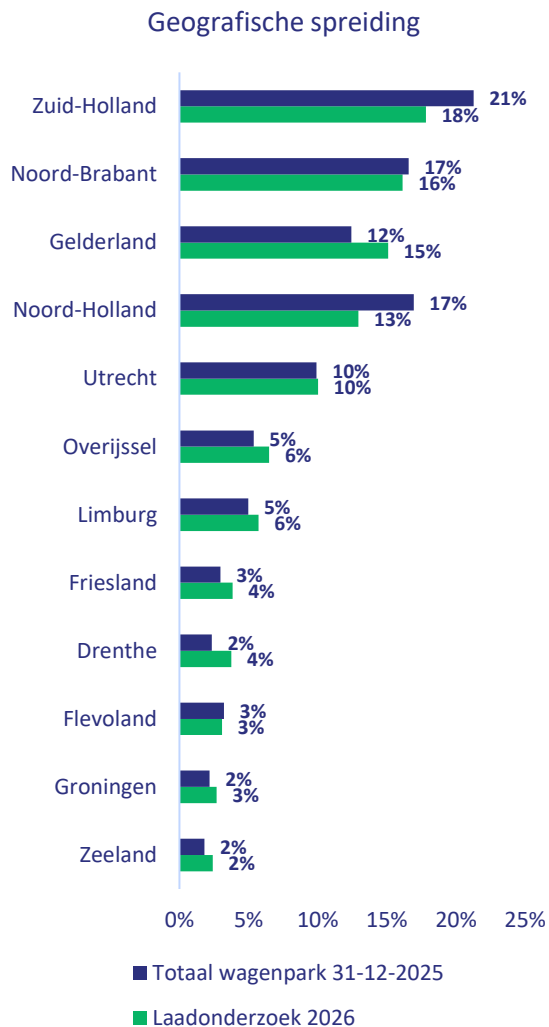
¹ Documenten | Trendrapport Personenauto's | RVO dashboard

² Bron RDW, bewerking RVO

³ Wie rijdt er elektrisch? | CBS update 2026 op verzoek gemaakt voor dit onderzoek

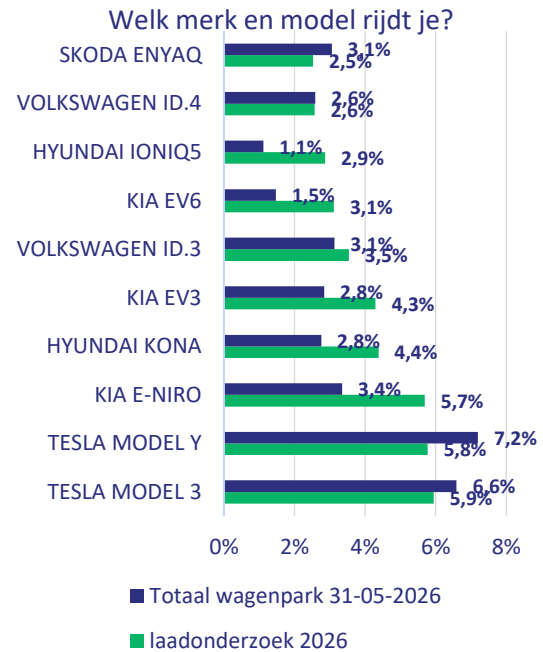
Geografische spreiding

Met 325 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.



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. De Kia EV6, de Hyundai IONIQ5 en de Kia Niro komen in verhouding wat meer voor in de steekproef, terwijl de Volvo EX30, Volvo XC40 en de Peugeot-e208 (uit de top 10 van het wagenpark) wat minder vaak voorkomen in onze steekproef, maar nog wel in de top 20.



Lid van de Vereniging Elektrische Rijders

59% van de deelnemers aan dit onderzoek is lid van de VER. Landelijk is ongeveer 3% van de EV-rijders lid van de VER (21.000 leden op een totale populatie van 750.000 batterij-elektrische personenauto's). De oververtegenwoordiging is te verklaren doordat het onderzoek meer bereik heeft onder VER-leden. Een VER-lid rijdt de elektrische auto vaker in de 'privé koop'-constructie en VER-leden bevinden zich vaker in de leeftijdscategorie 60+ dan niet-VER-leden. De verschillende groepen zijn dus met elkaar verbonden. Belangrijk is dat de analyse laat zien dat VER-leden op de onderzochte onderwerpen geen wezenlijk andere antwoorden geven dan niet-VER-leden.

Meeste deelnemers doen voor het eerst mee met het nationaal laadonderzoek.



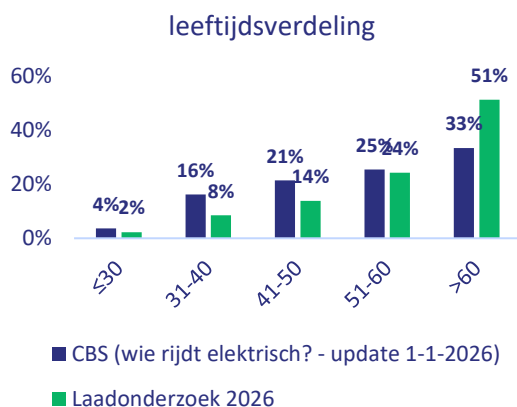
Representativiteit plug-in hybride rijders

Representativiteit van de PHEV-rijders is grotendeels geborgd doordat zij uit het panel van Motivaction zijn geworven.

We hebben de PHEV-rijders in deze steekproef vergeleken met de totale populatie van PHEV-rijders in Nederland op een aantal punten. Op de meeste geteste onderwerpen matcht de steekproef goed met de totale populatie. Alleen op leeftijd niet. In de steekproef zit een oververtegenwoordiging aan 60+ PHEV-rijders.

Leeftijd

De leeftijdsverdeling van de PHEV-rijder in dit onderzoek komt niet helemaal overeen met de leeftijdsverdeling van de PHEV-rijder in Nederland (zoals door het CBS onderzocht). In deze steekproef is de leeftijdsgroep ouder dan 60 jaar oververtegenwoordigd vergeleken met de totale populatie.



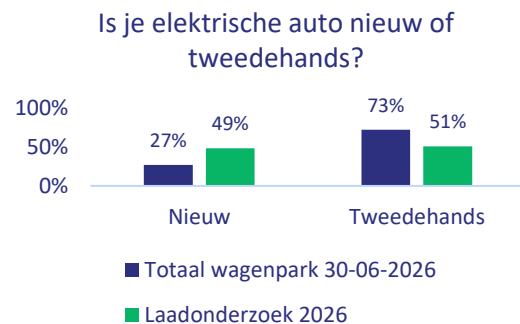
Privé of zakelijk

Qua constructie komt de steekproef goed overeen met de totale populatie.



Nieuw of tweedehands

Nieuwe auto's zijn dus iets oververtegenwoordigd in dit onderzoek.

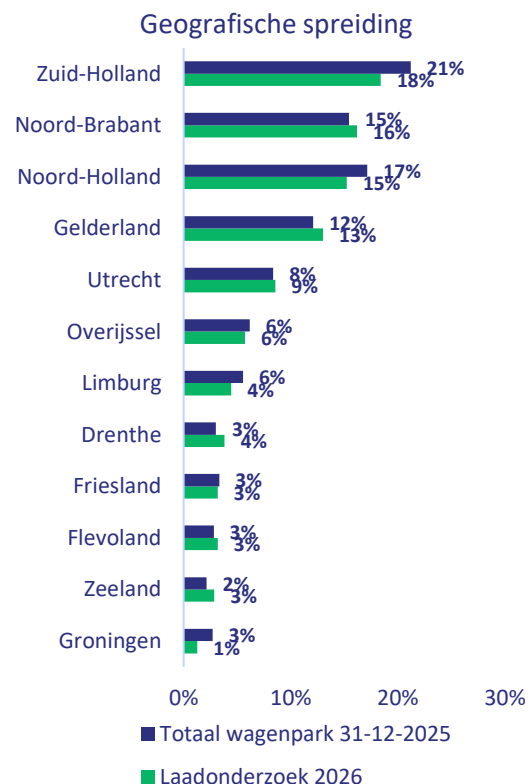


Gender

In dit onderzoek is 78% van de PHEV-rijders man. In heel Nederland is 70% van de privé EV-rijders man, volgens het CBS⁴. Voor zakelijke EV-rijders is onbekend wat de verdeling man-vrouw is in heel Nederland.

Geografische spreiding

De verdeling PHEV-rijders per provincie komt goed overeen met de spreiding van de totale populatie.



⁴ [Wie rijdt er elektrisch? | CBS update 2026 op verzoek gemaakt voor dit onderzoek](#)

3. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek beschreven. We zoomen in op de kenmerken van de EV-rijder (3.1), Laadgedrag (3.2), Netcongestie (3.3), Veiligheid (3.4), Woning en parkeersituatie (3.5), Thuisladen (3.6), Openbaar laden (3.7), Snelladen (3.8), en laden op het werk (3.9). 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

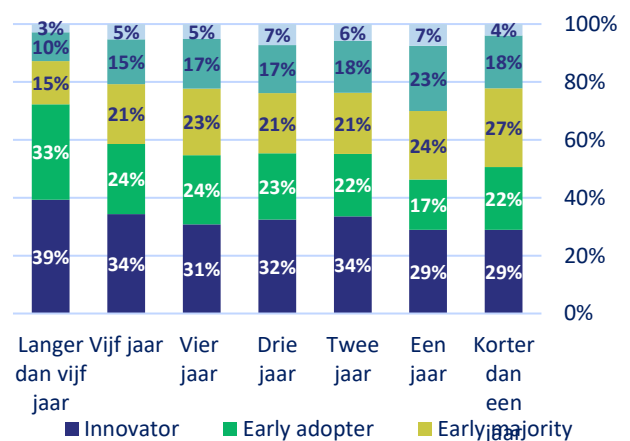
De adoptiecurve van Rogers geeft aan hoe een nieuwe technologie in een sociale groep in gebruik wordt genomen. Deze curve beschrijft vijf typen personen: *innovators*, *early adopters*, *early majority*, *late majority* en *laggards*. *Innovators* zijn mensen, die altijd als eerste een nieuwe uitvinding 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=2.373]

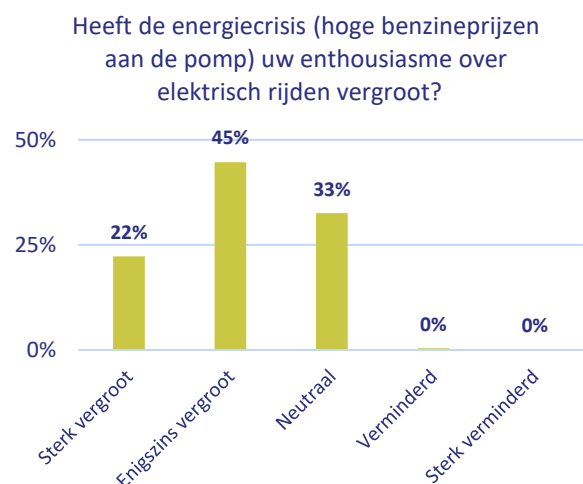
De meeste EV-rijders (59%) zijn op basis van hun antwoorden te kenschetsen als *innovator* of *early adopter*. In totaal ziet 20% zichzelf als *early majority*, 16% beschouwt zichzelf als *late majority* en een enkeling is te kwalificeren als *laggard* (5%).

De groepen die al langer elektrisch rijden bevatten relatief gezien meer innovators en minder laggards dan de meer recente EV-rijders. Degenen die pas een jaar of korter elektrisch rijden, zijn een stuk vaker *early* of *late majority*.



De meeste EV-rijders zijn enthousiaster over elektrisch rijden door de energiecrisis [N=2.300]

33% is neutraal, en de meerderheid is sterk of enigszins enthousiaster over elektrisch rijden.



3.2 Laadgedrag

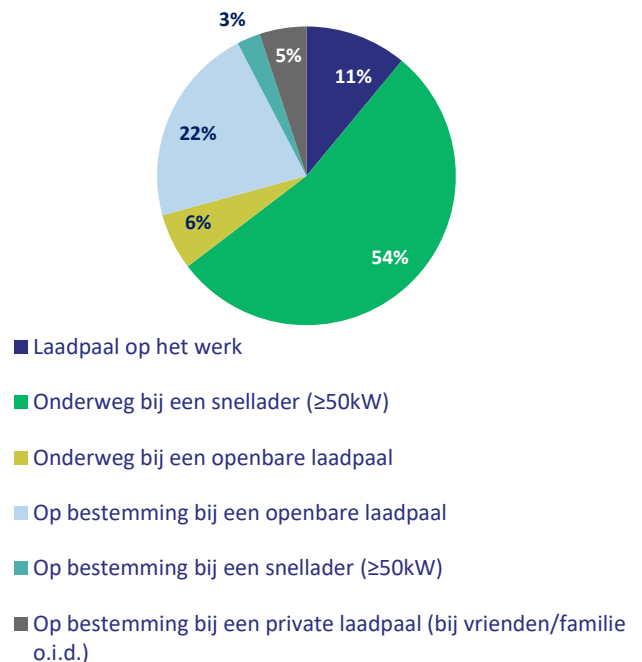
53% van de EV-rijders hoeft nooit onderweg bij te laden omdat de actieradius onvoldoende is voor de totale ritafstand. [N=2.372]

De afgelopen jaren zien we dat EV-rijders steeds minder vaak onderweg hoeven bij te laden (vakantie niet meegerekend). Vorig jaar reed 48% nooit meer kilometers op één dag dan hun actieradius toestond, waardoor zij nooit onderweg hoefden bij te laden. In 2024 was dat 45%. Er is geen verschil tussen EV-rijders met een nieuwe of tweedehands auto. De gemiddelde actieradius van EV-rijders uit dit onderzoek is 400km.

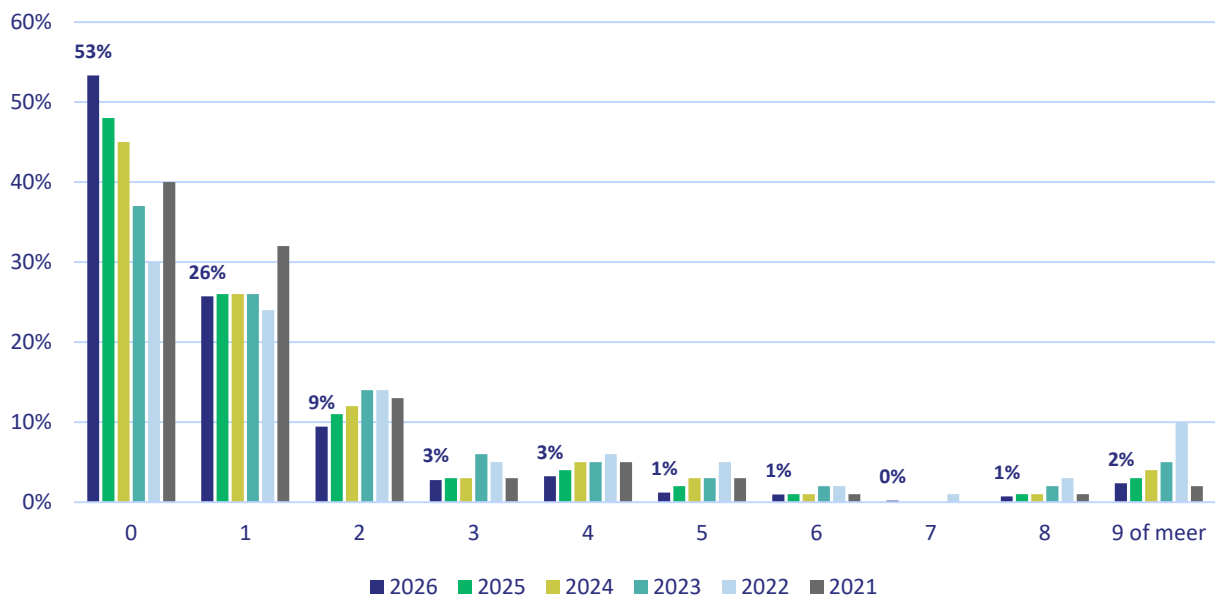
Bijna 90% van de EV-rijders laadt maximaal twee keer per maand bij omdat de rit langer is dan de actieradius toestaat. [N=2.372]

In het Laadonderzoek 2025 was dat 85%.

Als de EV-rijder moet bijladen, gebeurt dat meestal bij een snellader onderweg. [N=2.372]



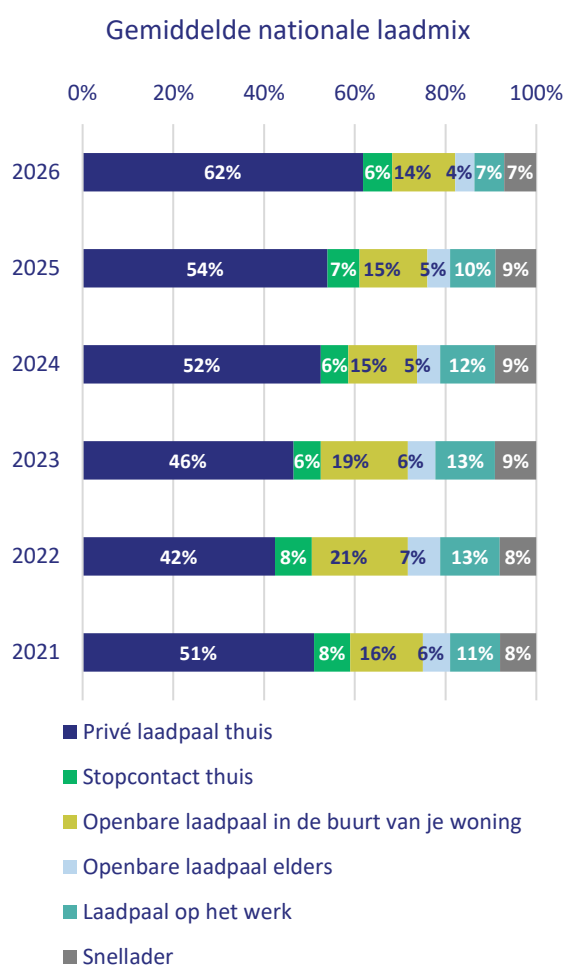
Hoe vaak per maand komt het voor dat je moet bijladen, omdat je actieradius onvoldoende is voor de totale afstand die je op een dag aflegt?



Laadmix

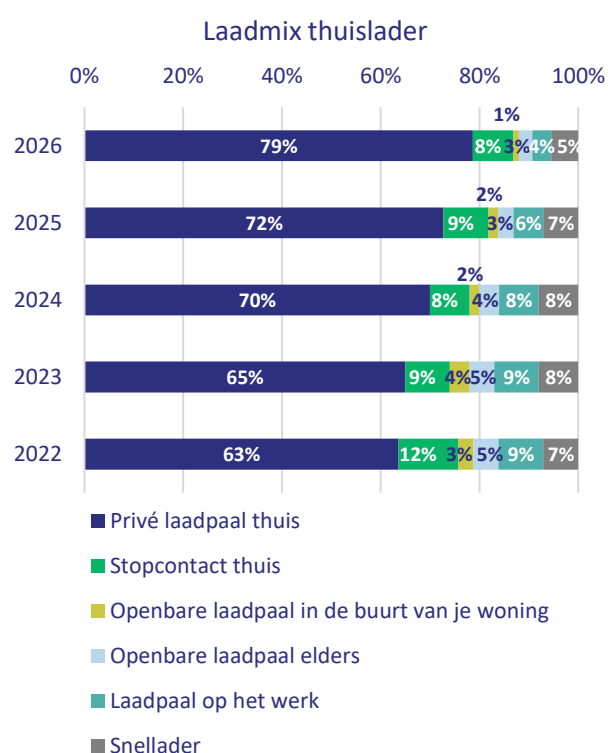
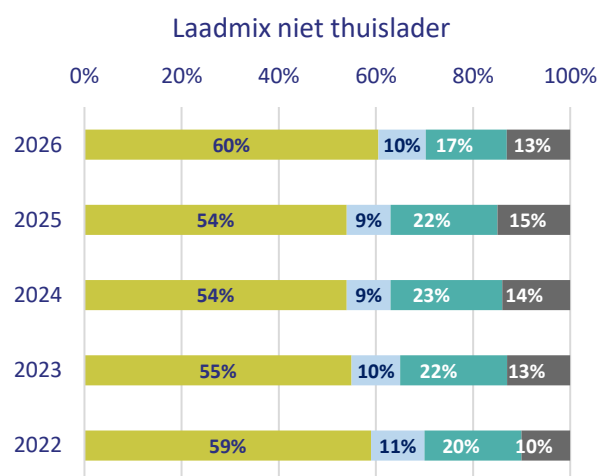
Meer thuis geladen ten opzichte van vorig jaar. [N=2.403]

De EV-rijder laadt vooral thuis via de eigen aansluiting thuis (76%). 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 (89% van de thuisladers) of via een dynamisch contract (47% van de thuisladers laadt met dynamische tarieven). Daarnaast kiest een groeiend aandeel EV-rijders voor het gebruik van een Verlengd Private Aansluiting (VPA; parkeren in de openbare ruimte en laden aan de eigen aansluiting), ook grotendeels vanwege financiële voordelen ten opzichte van openbaar laden.



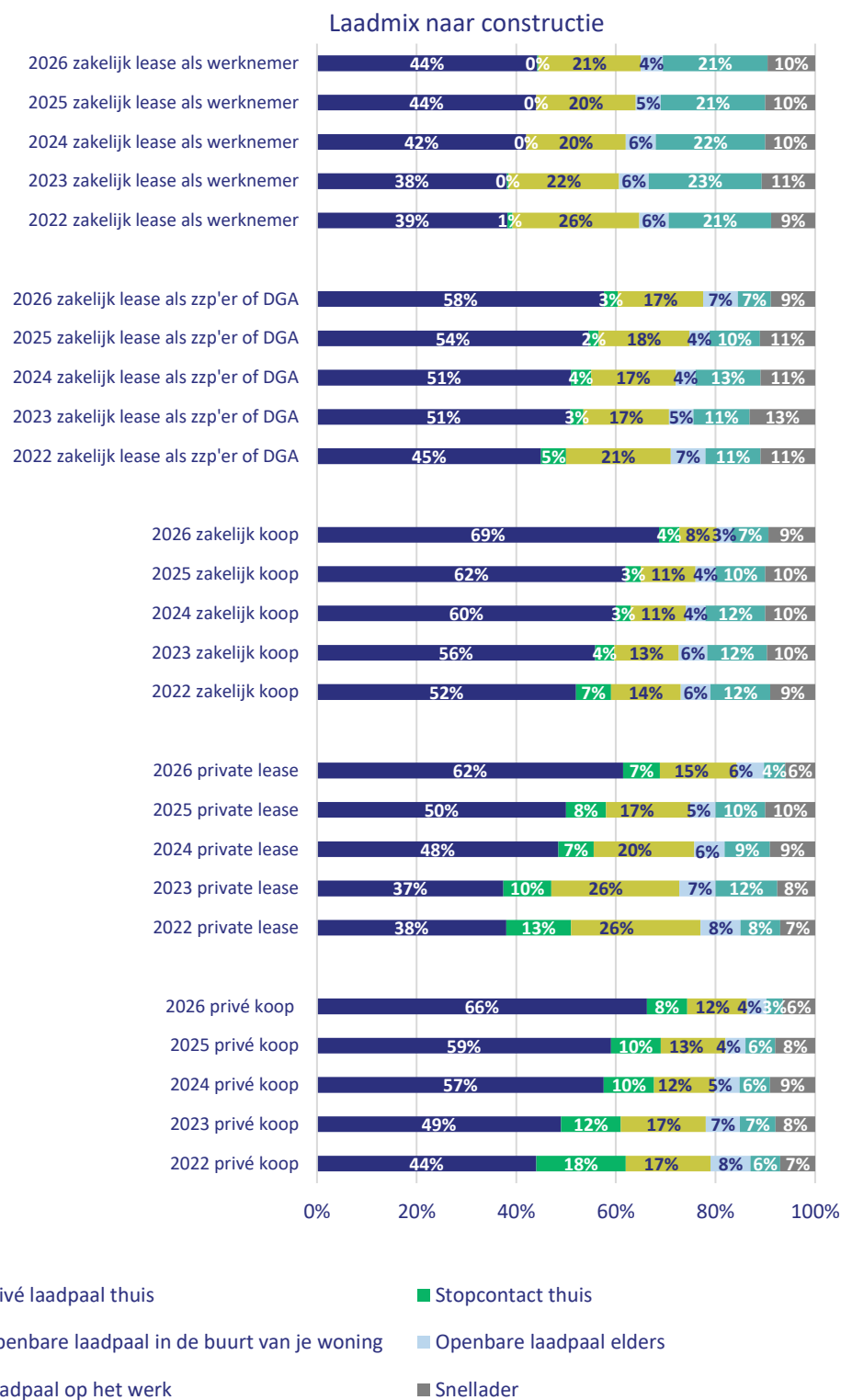
EV-rijders zonder privé laadvoorziening laden 70% van de kilometers bij een openbare laadpaal.

Daarnaast wordt veel gebruik gemaakt van laadpalen op het werk (17% van de gereden kilometers). Ter vergelijking, de EV-rijder die wel thuis kan laden, laadt maar 7% van de gereden kilometers op het werk. Ook de snellader wordt vaker gebruikt door de EV-rijder die niet thuis kan laden (13%) vergeleken met de EV-rijder die wel thuis kan laden (5%). EV-rijders die laden via de eigen aansluiting, maar in de openbare ruimte parkeren, tellen we hier bij de thuisladers.



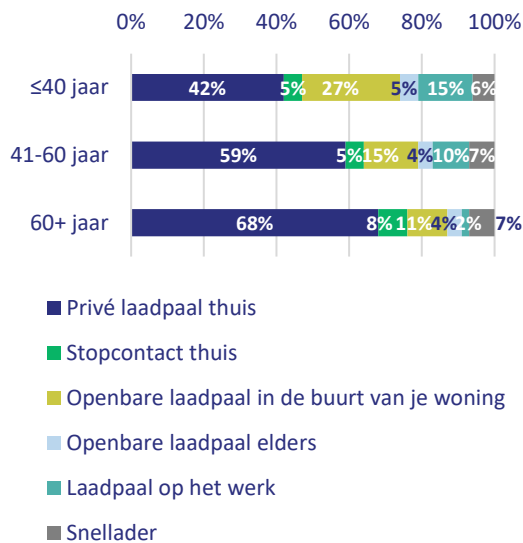
Aandeel thuisladen stijgt voor alle constructies.

De groep die zakelijk leaset als werknemer laadt het minst thuis en het vaakst op openbare laadpunten. Deze groep laadt ook relatief vaak op het werk (21%).



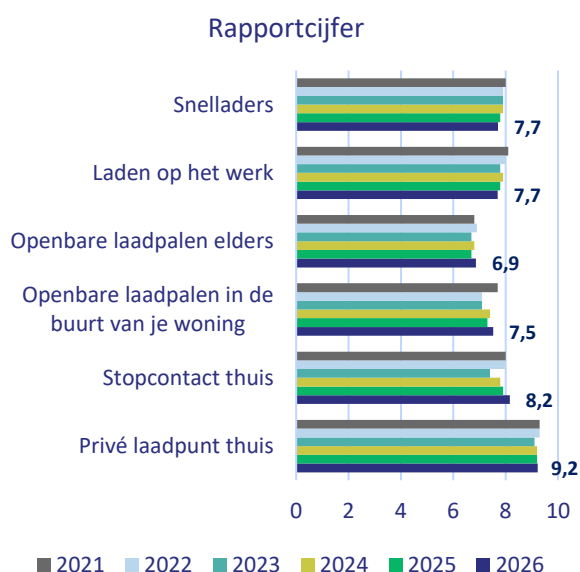
Laadmix per leeftijdscategorie

EV-rijders t/m 40 jaar laden meer kilometers openbaar en op het werk. De groep 60+ EV-rijders, laadt de meest kilometers thuis.



Alle laadinfrastructuur in Nederland scoort qua rapportcijfer een ruime voldoende. [N=1.539]

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. Opvallend is dat zowel openbare laadpalen in de buurt van de woning en openbare laadpalen elders met 0,2 punt gestegen zijn.



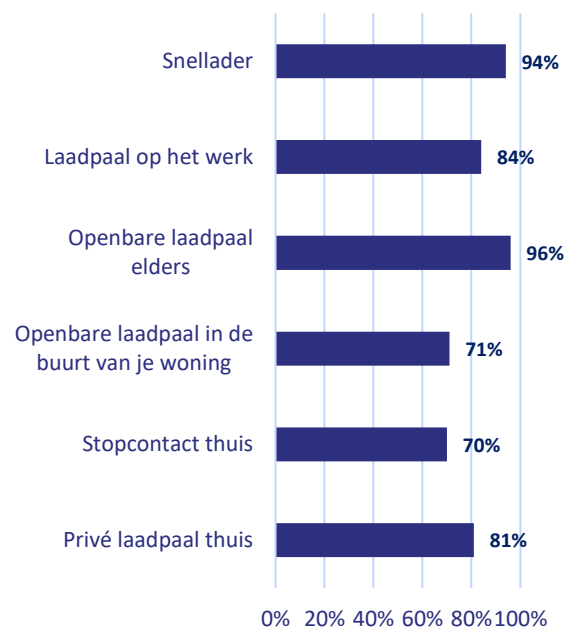
Laden in de piekuren

81% van de thuisladers, laadt niet tijdens de piekuren. [N=164 – N=1.362]

Op de privé laadpaal thuis, geeft 81% van de thuisladers aan in een normale week niet tijdens de piekuren (16:00-21:00) te laden. Stopcontactladers mijden minder vaak de piek, waarschijnlijk ook omdat zij langer nodig hebben om te laden. Aan de openbare laadpaal in de buurt van de woning laadt 71% niet tijdens de piekuren.

Het hoogste percentage piekvermijders is bij de openbare laadpaal elders: 96% van de EV-rijders die deze vorm van laadinfrastructuur gebruikt, sluit daar niet aan tijdens de piekuren. Ook de snellader wordt weinig in de piekuren gebruikt. Waarschijnlijk mede omdat het gebruik van deze laadvoorzieningen afhankelijk is van ritplanning.

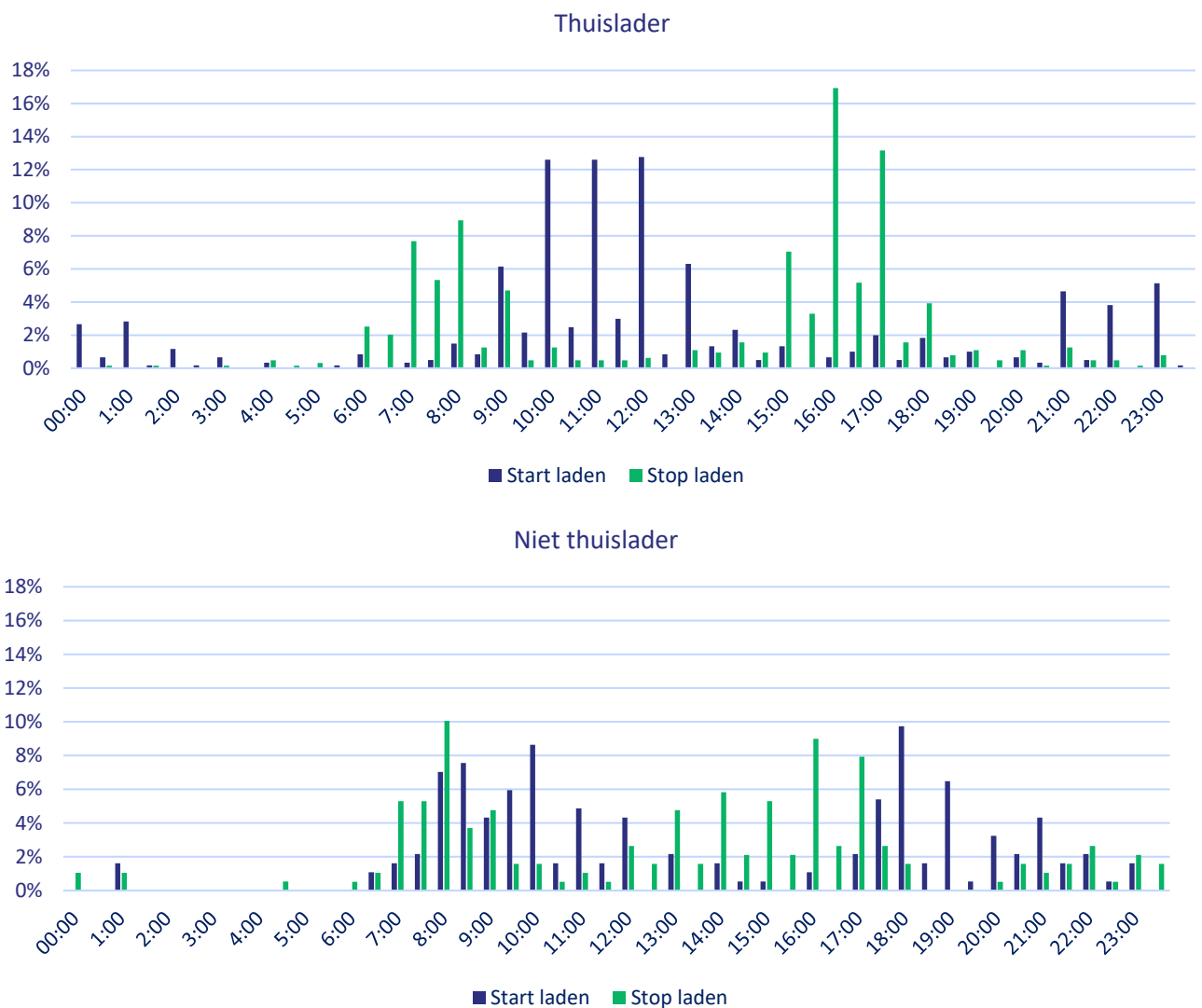
Laadt niet in de piekuren (in een normale laadweek)



Laadsessies spreiden zich meer uit over de dag, de spits wordt gemedend. [N=850]

76% van de EV-rijders geeft aan een vast moment te hebben waarop gestart wordt met laden, en 75% geeft aan dat er op vaste tijden wordt gestopt met laden. De trend van vorig jaar zet door: de piek van het aansluiten van de auto ligt nu meer rond 10:00-12:00 uur 's ochtends en niet meer in de piekuren. Vooral bij de thuislader is dit patroon duidelijk zichtbaar.

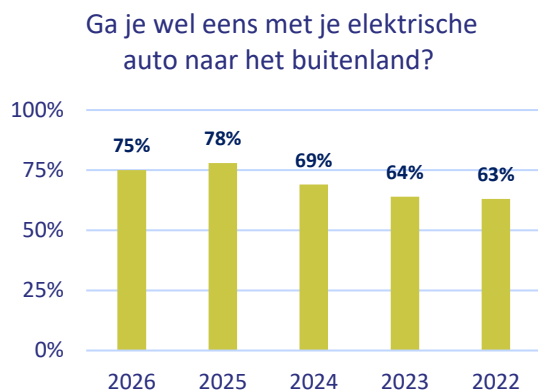
De auto wordt vaker juist weggehaald bij de lader rond 16:00-17:00, met daarnaast een kleine piek in de ochtend. De niet-thuislader heeft een iets minder duidelijk patroon dan de thuislader, en lijkt de piekuren minder te mijden.



Laden in het buitenland

75% van de EV-rijders gaat weleens met hun auto naar het buitenland (voor vakantie of werk). [N=1.150]

Dat is een ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar, toen gaf 78% aan weleens met de auto naar het buitenland te gaan.



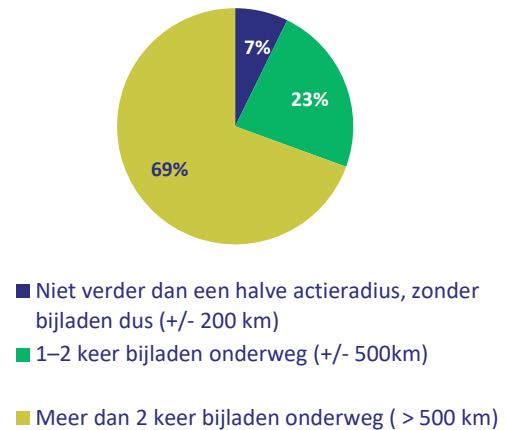
Ten opzichte van vorig jaar, hebben dit jaar meer mensen nog niet de kans gehad met hun EV naar het buitenland te gaan (10% tegenover 7%). Slechts 6% zegt de benzineauto te gebruiken om naar het buitenland te gaan (tegenover 8% vorig jaar). 4% gaat met een ander vervoersmiddel de landsgrenzen over of gaat überhaupt niet naar het buitenland.



De meeste ritten naar het buitenland zijn verder dan 500 km. [N=867]

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?

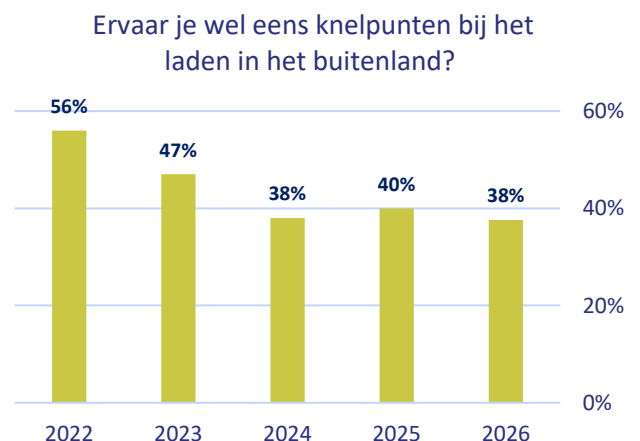


Een te kleine actieradius wordt als belangrijkste reden gegeven om niet met de elektrische auto op vakantie te gaan. [N=80]

40% van de elektrische rijders die niet met de EV op vakantie gaan, geeft dit als argument op. Deze groep heeft gemiddeld een actieradius van 275km. Dat ligt inderdaad lager dan de gemiddelde actieradius van 400km in de volledige steekproef.

38% ervaart weleens knelpunten bij het laden in het buitenland. [N=803]

Dat is een lichte afname ten opzichte van vorig jaar, toen 40% knelpunten ervaarde.



Te weinig (snel)laadpalen onderweg wordt steeds minder vaak ervaren als knelpunt. [N=803]

In 2026 geeft 16% van de EV-rijders aan dat ze dit knelpunt weleens ervaren, vorig jaar was dat 19%.

Een niet-werkende laadpas of laadapp is het meest ervaren knelpunt (23%). [N=803]

‘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	2026
Te weinig (snel)laadpalen onderweg	25%	29%	20%	19%	16%
Laadpas/laadapp werkt niet in het buitenland	22%	27%	21%	21%	23%
Defecte laadpalen	-	26%	20%	24%	21%
Te weinig laadpalen op bestemming	24%	26%	19%	19%	18%
Te veel drukte bij (snel)laadpunten onderweg	-	16%	12%	16%	15%

Aanhangers

23% van de EV-rijders rijdt weleens met een aanhanger of caravan. [N=1.169]

18% rijdt weleens met een aanhanger achter de EV, en 5% trekt weleens een caravan.

32% van de EV-rijders die weleens met een caravan of aanhanger rijdt, ervaart weleens knelpunten. [N=247]

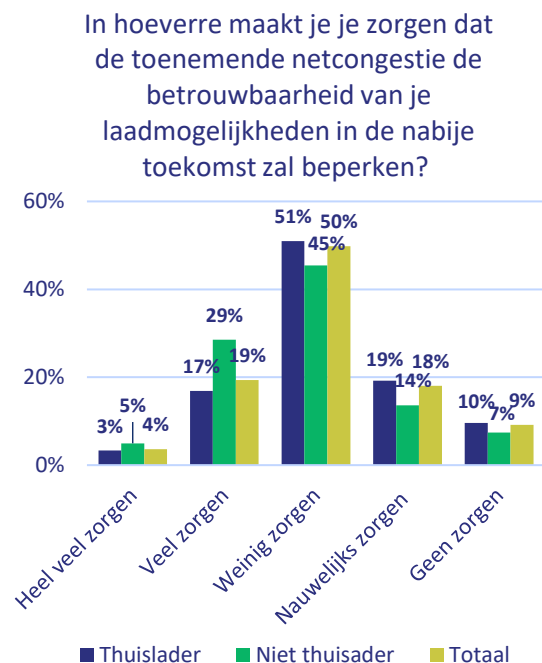
Vorig jaar was dat 33%. Het gaat in veel van de gevallen over het gebrek aan fysieke ruimte om met de aanhanger of caravan te laden, en het feit dat deze afgekoppeld moet worden om in het laadvak te passen (zonder andere laadpalen te blokkeren). Ook wordt een enkele keer genoemd dat het rijden met caravan de actieradius van de EV negatief beïnvloedt.

3.3 Gevolgen netcongestie voor laden

Dit jaar zijn voor het eerst vragen over netcongestie aan de EV-rijder gesteld. Over het algemeen maakt de EV-rijder zich weinig zorgen over de effecten van netcongestie op de eigen laadzekerheid en -mogelijkheden. Er zijn wel verschillen tussen EV-rijders met mogelijkheid om op de eigen aansluiting te laden en EV-rijders die dat niet kunnen.

Meer zorgen bij EV-rijders die niet thuis kunnen laden [N=1.184]

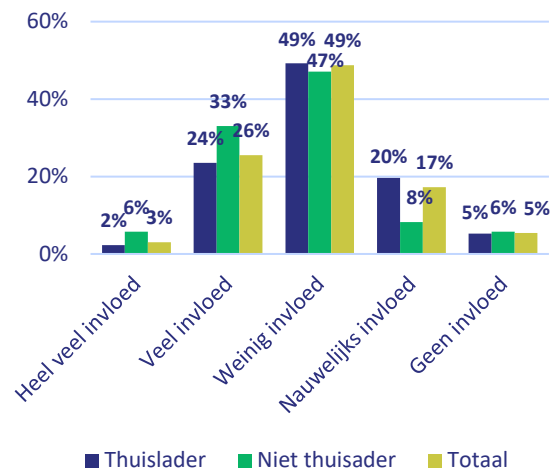
34% maakt zich (heel) veel zorgen over de betrouwbaarheid van laadmogelijkheden als gevolg van netcongestie. Van de thuisladers maakt 20% zich (heel) veel zorgen.



39% van de EV-rijders die niet thuis kunnen laden verwacht dat netcongestie (heel) veel invloed op toekomstige laadmogelijkheden. [N=1.184]

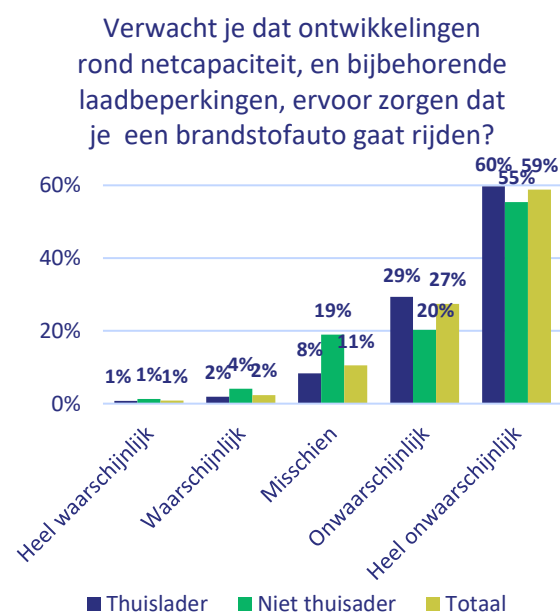
Van de thuisladers verwacht 26% dat netcongestie invloed heeft op hun toekomstige laadmogelijkheden.

In welke mate verwacht je dat ontwikkelingen rond netcapaciteit invloed zullen hebben op je mogelijkheden om in de toekomst je elektrische voertuig te laden?



3% van de EV-rijders die niet thuis kunnen laden geeft aan dat hun volgende auto (heel) waarschijnlijk een brandstofauto wordt, als gevolg van netcongestie en laadbeporingen. [N=1.184]

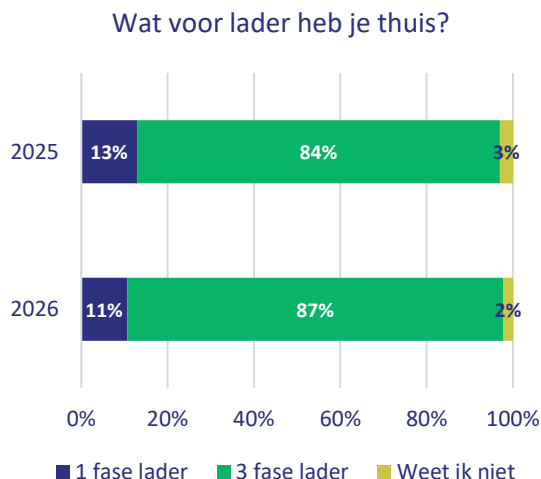
En 86% vindt het (heel) onwaarschijnlijk dat ze zullen overstappen naar een brandstofauto als gevolg van netcapaciteit en laadbeporingen. Dit percentage is hoger bij de thuisladers (89%) dan bij de niet thuisladers (75%).



Thuislaadpunten en netaansluiting⁵

87% laadt thuis met een 3-faselader. [N=684]

De licht stijgende trend van de afgelopen jaren zet dus voort: van 77% in 2023, 82% in 2024 en 84% in 2025.



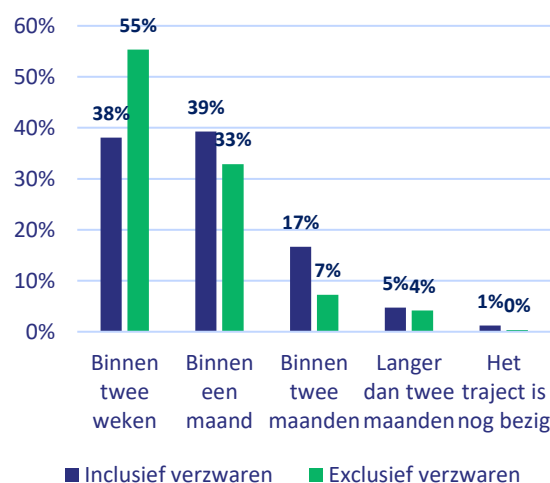
21% van de thuisladers heeft de aansluiting laten vergroten om een thuislaadpunt te plaatsen. [N=403]

72% van de EV-rijders met een laadpunt thuis had al een geschikte aansluiting. 1% geeft dat de aansluiting niet kan/niet mag worden verzwared en 2% gaat de aansluiting nog verzwaren.

In de meeste gevallen verliep die installatie van een thuislaadpunt snel; bij 88% was het laadpunt binnen een maand geïnstalleerd, exclusief het verzwaren van de aansluiting. [N=403]

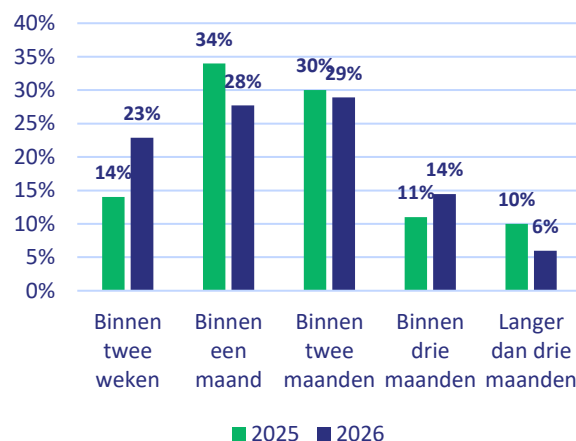
Als ook de aansluiting verzwared is, duurt het proces in 77% van de gevallen korter dan een maand. 26% van de EV-rijders heeft in het afgelopen jaar een laadpunt thuis laten installeren.

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



Het verzwaren van de netaansluiting is in 80% van de gevallen binnen 2 maanden gerealiseerd. [N=83]

Hoe lang duurde het voordat je netaansluiting was verzwared, vanaf het moment van de formele aanvraag?

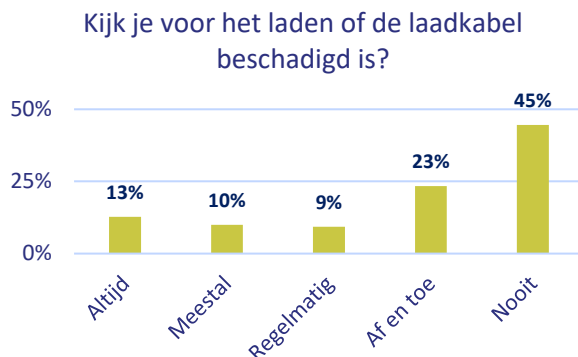


⁵ Doorlooptijd plaatsing publiek laadpunt: dusdanig weinig aanvragers dat we dit niet in het rapport op kunnen nemen.

3.4 Veiligheid

45% kijkt nooit of de laadkabel beschadigd is. [N=1.131]

13% doet dit altijd en 10% meestal.



8% heeft weleens een beschadigde of mogelijk beschadigde laadkabel aangetroffen.

2% heeft weleens een veiligheidsincident meegemaakt. [N=1.131]

De incidenten die worden genoemd zijn gerelateerd aan het gebruik van een stopcontact of verlengsnoer (4 incidenten), kortsluiting (3 incidenten), software (3 incidenten) of het gebruik van een ongeschikt laadpunt (2 incidenten).

11% van de thuisladers laadt via het stopcontact. [N=1.744]

Met name de EV-rijders die in de openbare ruimte parkeren en via de 'verlengd private aansluiting' laden doen dit vaak (29%). EV-rijders die op eigen terrein parkeren gebruiken in 8% van de gevallen een stopcontact. Stopcontactladers zijn vooral particuliere rijders.

49% van de stopcontactladers heeft het stopcontact laten controleren door een erkend installateur. [N=182]

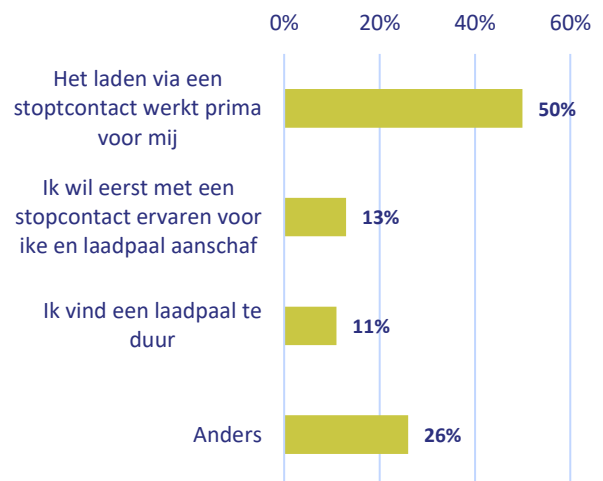
EV-rijders die via de verleng private aansluiting laden hebben hun stopcontact minder vaak laten controleren (43%). EV-rijders die op eigen terrein parkeren hebben hun stopcontact in 52% van de gevallen laten controleren.

De hoofdreden om via het stopcontact te laden is gemak. [N=183]

13% geeft aan dat ze eerst het laden met een stopcontact willen ervaren voor ze overgaan tot de aanschaf van een laadpunt. 11% van de stopcontactladers vindt een thuislaadpunt te duur.

In de categorie 'Anders' wordt vooral genoemd dat er geen eigen parkeerplaats is, dat de laadpaal nog geïnstalleerd moet worden of dat op deze manier het laden gemaximeerd kan worden op de opwek van de eigen zonnepanelen.

Wat is voor jou de belangrijkste reden om via een regulier stopcontact te laden, in plaats van via een laadpaal?



3.5 Woning en parkeersituatie

Zonnepanelen

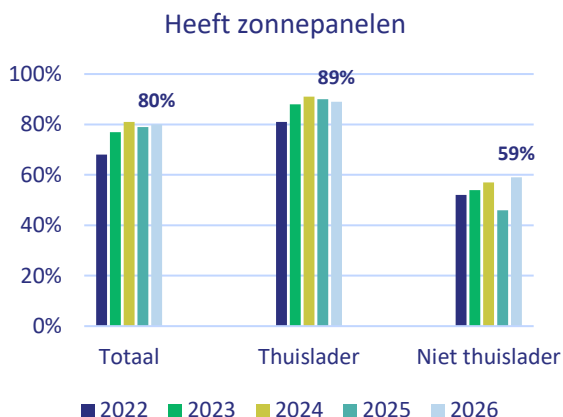
89% van EV-rijders met de mogelijkheid om thuis te laden heeft zonnepanelen. [N=1.670]

Als elektrische rijders de mogelijkheid hebben om thuis te laden, dan laadt 64% zoveel mogelijk op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is.

80% van de EV-rijders heeft zonnepanelen. [N=2.334]

Dit is ongeveer gelijk aan vorige jaren. Ter referentie; eind 2025 had 37% van de Nederlandse huishoudens zonnepanelen.⁶ De meeste EV-rijders laden ook zoveel mogelijk op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is (51%).

EV-rijders die niet thuis (kunnen) laden, hebben minder vaak zonnepanelen, maar nog steeds vaker dan het landelijk gemiddelde.



29% van de EV-rijders met zonnepanelen heeft een hogere opbrengst per jaar dan het huis en de auto gebruiken. [N=1.631]

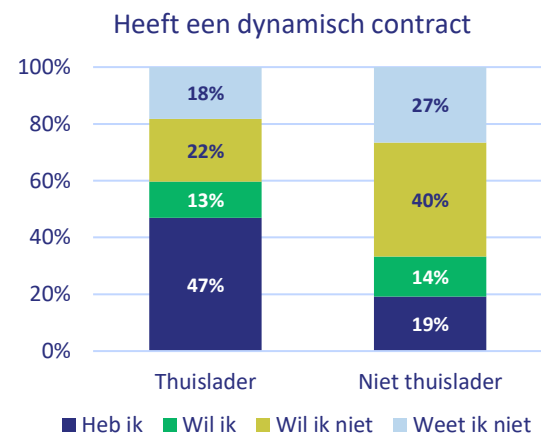
20% geeft aan dat opwek en verbruik ongeveer gelijk zijn, en 49% geeft aan dat de zonnepanelen minder opwekken dan het huis en de EV gebruiken.

Dynamisch contract

47% van de EV-rijders met de mogelijkheid om thuis te laden heeft een dynamisch stroomcontract. [N=2.310]

In het laadonderzoek 2025 was dat 44%.

13% zou gebruik willen maken, 18% weet het nog niet en 22% wil geen gebruik maken van een dynamisch stroomcontract.



Van de niet-thuisladers heeft 19% een dynamisch stroomcontract, dat is nog steeds een stuk meer dan het gemiddelde huishouden in Nederland: 8% (bron ACM)

92% van de thuisladers beoordeelt het dynamisch contract als (zeer) positief. [N=952]

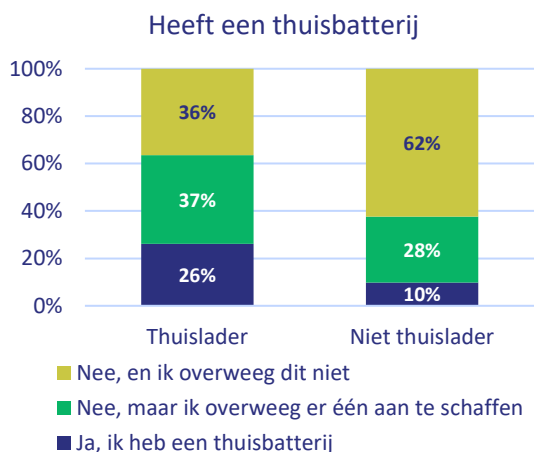
Niet thuisladers zijn ook positief over het dynamisch contract, maar iets minder uitgesproken (57% zeer positief en 25% positief).

⁶ Bron: [Open overheid](#)

Thuisbatterij

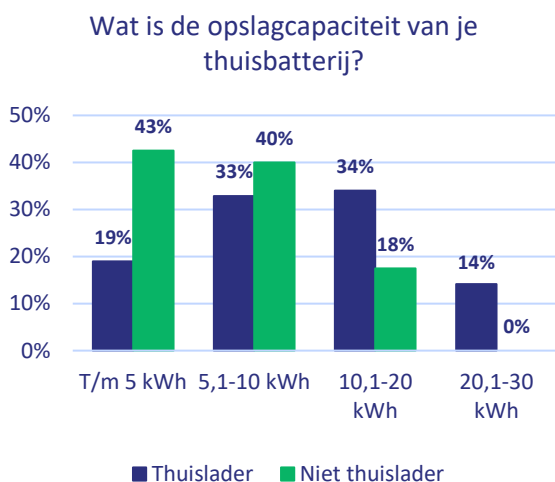
26% van de EV-rijders met mogelijkheid om thuis te laden heeft een thuisbatterij. [N=2.330]

37% overweegt er een aan te schaffen, en de overige 36% overweegt dit niet.



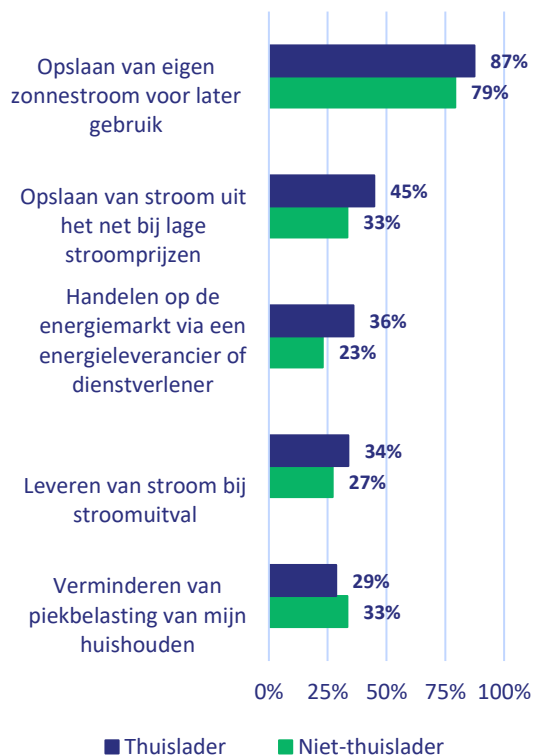
De opslagcapaciteit is gemiddeld 12,5 kWh. [N=456]

De gemiddelde opslagcapaciteit van een thuisbatterij bij thuisladers is 13 kWh terwijl de gemiddelde capaciteit bij niet thuisladers 7,5 kWh is.



De meeste EV-rijders gebruiken de thuisbatterij om eigen zonnestroom op te slaan voor later gebruik of bij lage stroomprijzen.

Waarvoor gebruik je de thuisbatterij?



Wanneer de batterij wordt gebruikt voor het thuis laden van de auto geeft 30% aan vaker te laden op eigen zonnestroom. [N=399]

11% laadt vaker thuis en 24% laadt vaker op momenten met lage stroomprijzen. Verder geeft 49% aan dat de thuisbatterij geen invloed heeft op hoe de auto geladen wordt.

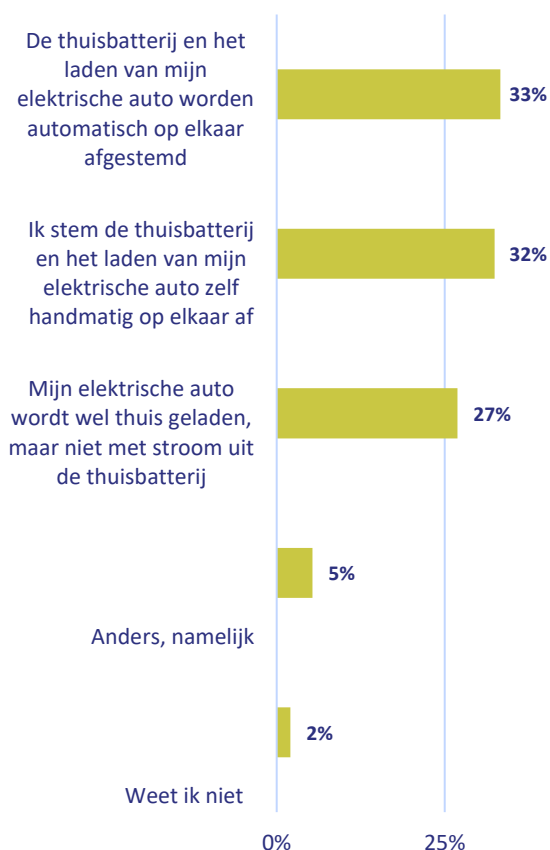
62% is (zeker) bereid om de thuisbatterij automatisch te laten aansturen om piekbelasting op het net te voorkomen.

24% is hier (zeker) niet toe bereid.

65% stemt het laden van de elektrische auto af op de thuisbatterij: bij de helft gebeurt dit automatisch. [N=529]

De andere helft doet dit handmatig. 27% laadt de auto wel thuis, maar niet met behulp van de thuisbatterij.

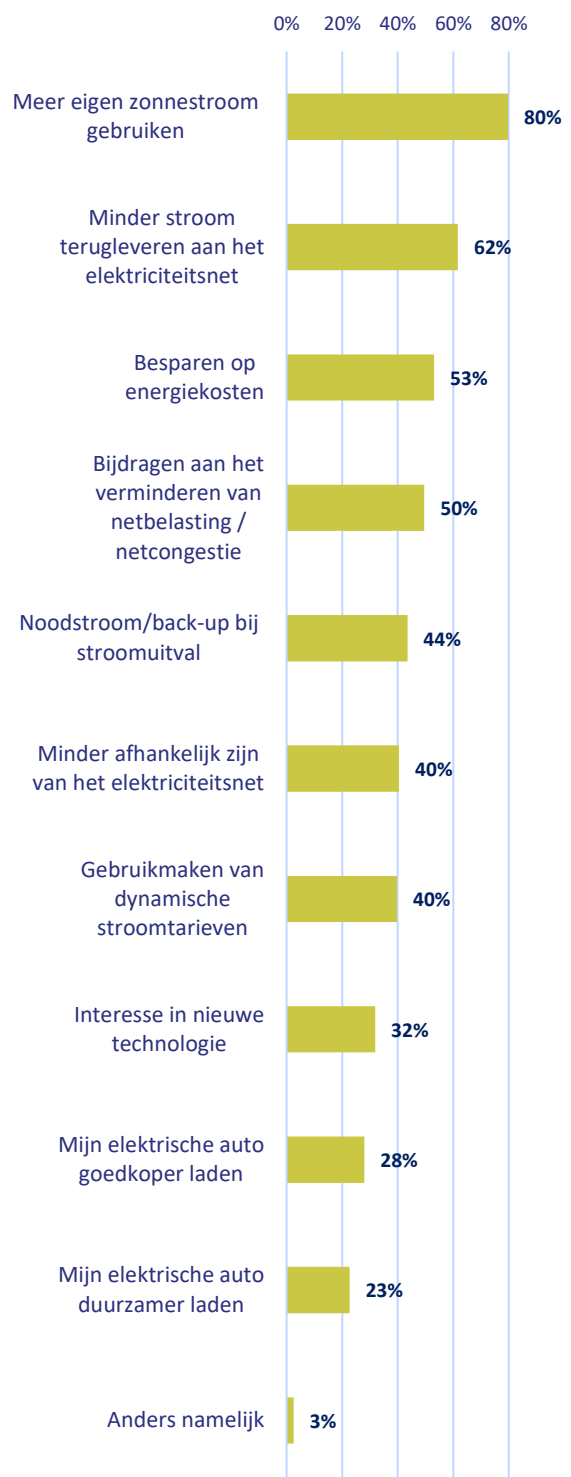
In hoeverre wordt je thuisbatterij afgestemd op het laden van je elektrische auto?



De groep die geen thuisbatterij overweegt aan te schaffen, geeft vooral aan dat de terugverdientijd te onzeker is (46%). N=[975]
 39% vindt de aanschafkosten te hoog en 25% ziet onvoldoende voordeel voor het laden van de EV.

De groep EV-rijders die overweegt een thuisbatterij aan te schaffen, zou vooral meer eigen zonnestroom willen gebruiken (80%).
 Daarnaast wil die groep minder stroom terugleveren aan het elektriciteitsnet (62%) en besparen op energiekosten (53%).

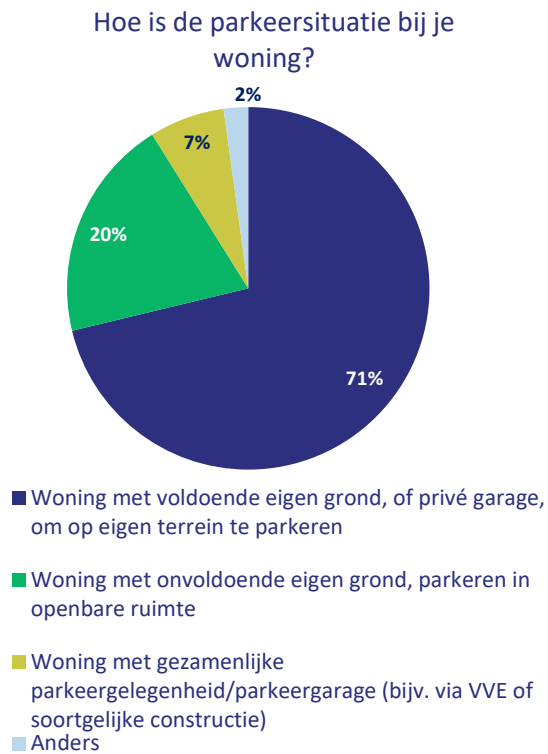
Waarom overweeg je een thuisbatterij aan te schaffen?



Parkeren

De meeste EV-rijders kunnen parkeren op eigen terrein. [N=2.340]

71% geeft aan op eigen terrein te kunnen parkeren, 20% is aangewezen op publiek parkeren en 7% maakt gebruik van een gezamenlijke parkeergelegenheid (meestal een VvE constructie).



Nederlander met eigen oprit is vaker elektrische rijder.

Het Kadaster heeft in opdracht van ElaadNL berekend dat in Nederland 2,5 miljoen huizen geschikt zijn voor thuisladen⁷, ongeveer 30% van de Nederlandse huizen. Dit is een groot verschil met de 71% 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.

⁷ 2,5 miljoen mogelijke thuisladers - Kadaster.nl zakelijk

3.6 Thuis laden

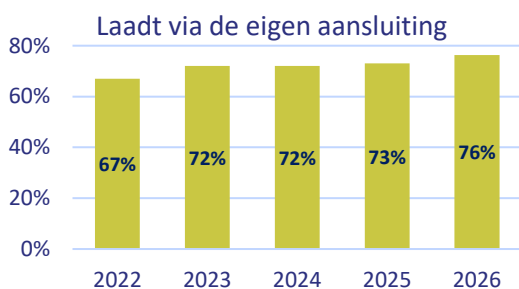
Onder thuisladers verstaan we EV-rijders die via de eigen aansluiting laden. Meestal parkeren zij op eigen terrein, maar het komt ook voor dat ze via een verlengd private aansluiting (VPA) in de openbare ruimte parkeren en laden via de eigen aansluiting.

Algemeen rapportcijfer

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

De meerderheid (76%) van de EV-rijders laadt thuis via de eigen aansluiting. [N=2.289]

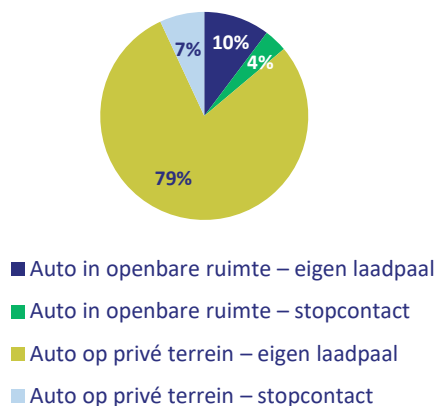
Bij de zakelijk lease 'als werknemer' constructie zijn de minste thuisladers, maar ook daar kan de meerderheid thuis aan de eigen aansluiting laden (58%).



11% van de thuisladers laadt via het stopcontact, dus zonder laadpunt. [N=1.744]

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

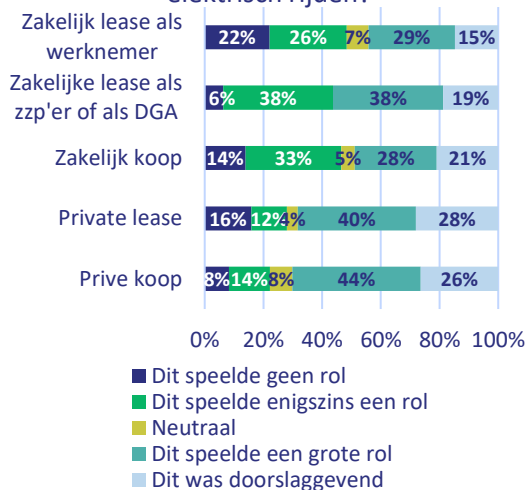
Laadt via de eigen aansluiting



Het kunnen laden via de eigen aansluiting is vooral voor EV-rijders die privé rijden een belangrijke factor geweest om elektrisch te gaan rijden. [N=759]

Dit is in mindere mate het geval bij de zakelijke constructies.

Hoe belangrijk was het hebben van een laadmogelijkheid op eigen privé-aansluiting bij het kiezen voor elektrisch rijden?

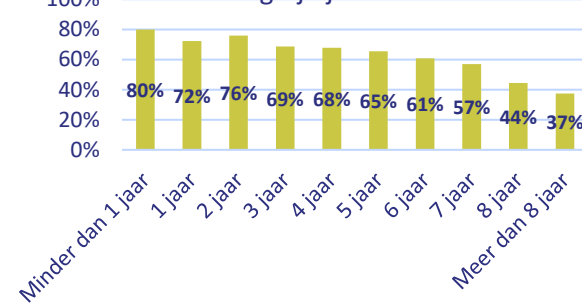


Meer recente EV-rijders vonden het kunnen laden op eigen terrein een belangrijkere voorwaarde om elektrisch te gaan rijden dan de EV-rijders die langer geleden zijn overgestapt naar elektrisch rijden. [N=759]

In totaal geeft 65% van de thuisladers aan dat de mogelijkheid van het laden op de eigen privé aansluiting een grote rol heeft gespeeld/ doorslaggevend is geweest om te starten met elektrisch rijden.

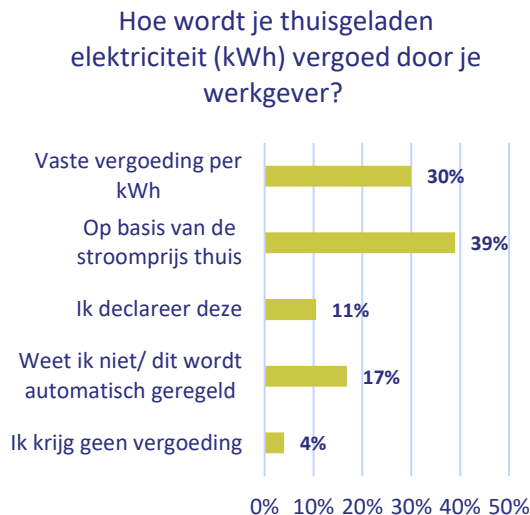
Het hebben van een laadmogelijkheid op eigen privé-aansluiting speelde een grote rol/ was doorslaggevend om elektrisch te gaan rijden.

Naar hoe lang rijd je al elektrisch?



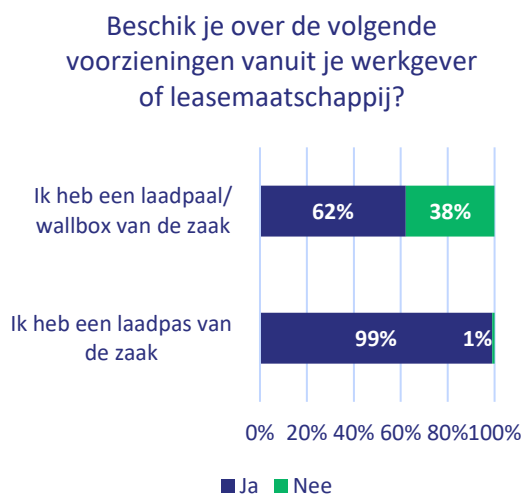
39% van de leaserijders die thuis hun auto laden, krijgen hun laadkosten vergoed op basis van de stroomprijs thuis. [N=95]

30% geeft aan een vaste vergoeding per kWh te krijgen. Slechts 4% krijgt geen vergoeding.



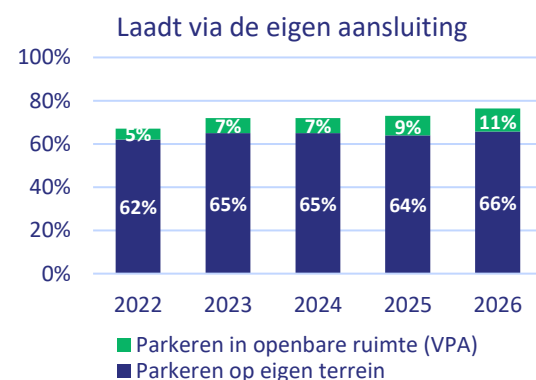
87% van de leaserijders die thuis hun auto laden, is tevreden met de manier waarop de laadkosten vergoed worden. [N=95]

Slechts 5% is (zeer) ontevreden. Aan dezelfde groep leaserijders is gevraagd welke voorziening zij hebben vanuit de werkgever/leasemaatschappij. 62% geeft aan een laadpaal/wallbox te hebben van de zaak. 99% heeft een laadpas van de zaak.



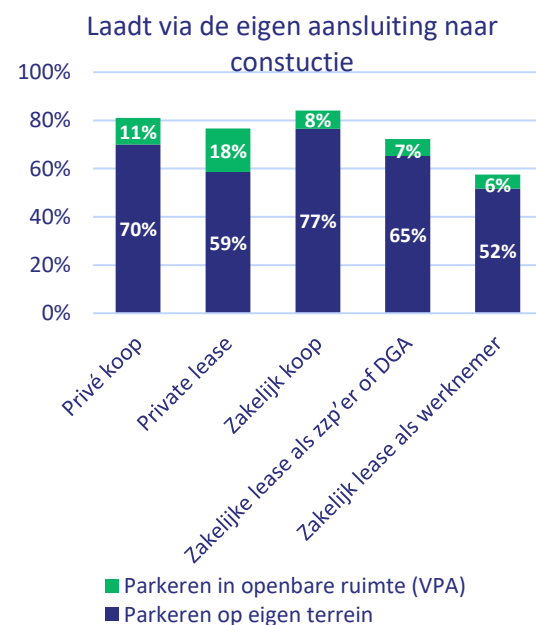
Laden via de verlengd private aansluiting

66% van de EV-rijders laadt via de eigen aansluiting en parkeert op eigen terrein. 11% laadt via de eigen aansluiting, maar parkeert in de openbare ruimte, dit betreft de zogenaamde Verlengd Private Aansluiting (VPA). Het aandeel thuis laders dat op eigen terrein parkeert neemt licht toe, terwijl het aandeel thuisladers dat in de openbare ruimte parkeert flink toeneemt, van 5% in 2022 naar 11% in 2026.



EV-rijders die de auto hebben gekocht, zowel privé als zakelijk, laden relatief vaker op de eigen aansluiting. [N=2.289]

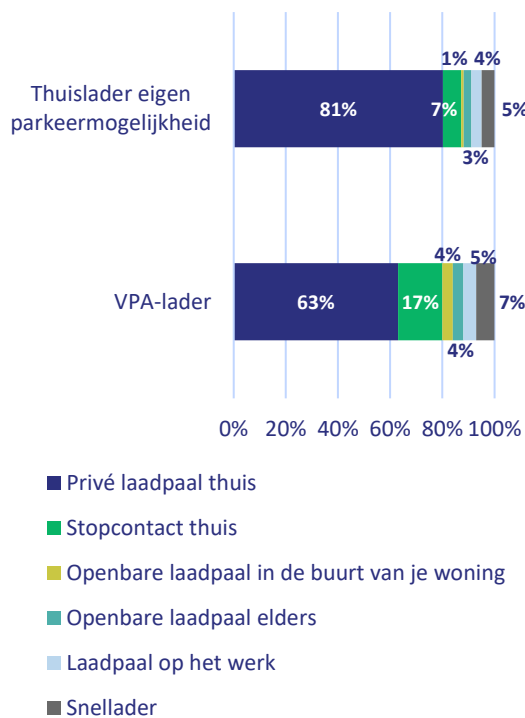
Zakelijk lease als werknemer laadt het minst vaak thuis, maar nog steeds in 58% van de gevallen. Privé rijders (lease en koop) passen vaker de VPA-constructie toe (11%-18%).



Vooral de private lease rijders zijn ten opzichte van vorig jaar (13%) veel vaker via de VPA constructie gaan laden (nu 18%). Zakelijke rijders doen dat minder vaak (6%-8%).

De VPA-lader laadt minder kilometers thuis (80%) dan EV-rijder met mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren (88%). [N=2.403]

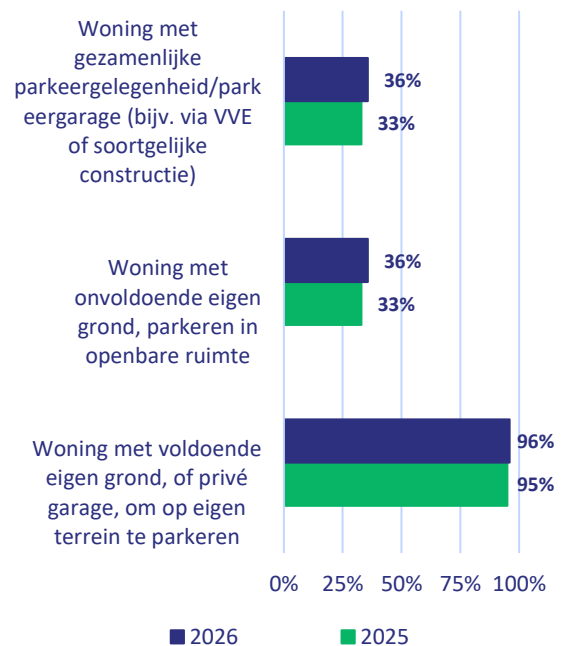
De EV-rijder die thuis via een verlengd private aansluiting laadt, laadt 8% minder kilometers thuis dan EV-rijders met een eigen oprit. VPA-laders maken daarnaast vaker gebruik van een stopcontact om hun auto thuis mee te laden: 17% tegenover 7%.



36% van EV-rijders zonder eigen parkeergelegenheid laadt toch via de eigen aansluiting – en parkeert in de openbare ruimte. [N=2.289]

En 96% van de EV-rijders met eigen parkeergelegenheid, laadt thuis via de eigen aansluiting. Slechts 36% heeft de mogelijkheid om 'thuis' in de VvE te laden.

Laadt via de eigen aansluiting



De afstand van de openbare parkeerplaats tot de woning van de VPA lader is meestal minder dan 10 meter (91%). [N=223]

In 9% is het verder dan 10 meter.

26% laat de kabel zonder verdere afdekking over de stoep lopen. [N=224]

De anderen kiezen oplossingen zoals een kabelmat (29%), een kabelgoot (13%) of een kabelbrug (7%)

De hoofdreden om via de eigen aansluiting te laden zijn lagere laadkosten (80%). [N=242]

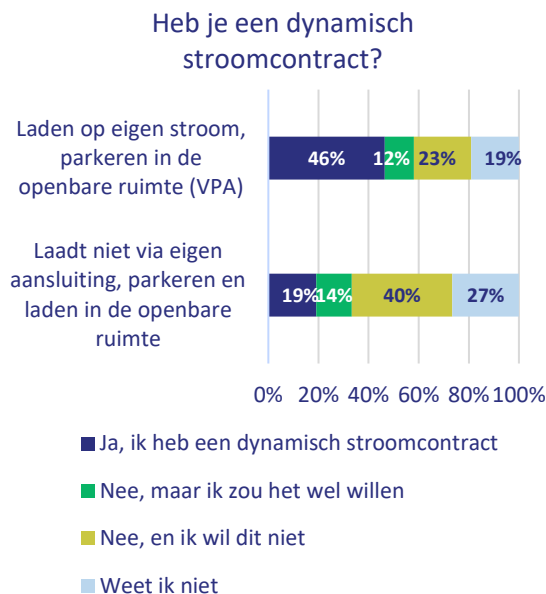
De thuislader die in de openbare ruimte parkeert heeft vaak een dynamisch contract, zonnepanelen en een thuisbatterij.

Slechts 12% geeft aan dat de reden voor het gebruik van de verlengd private aansluiting ligt aan de beperkte beschikbaarheid van openbare laadpunten in de buurt.

De beschikbaarheid van openbare laadpunten is hoog, slechts 8% van de EV-rijders die via de eigen aansluiting laden en in de openbare ruimte parkeren geeft aan dat de openbare laadpunten in de buurt van hun woning bijna niet/slechts af en toe beschikbaar zijn.

46% van de thuisladers die in de openbare ruimte parkeren en laden heeft een dynamisch contract. [N=2.231]

Van de niet-thuisladers heeft 19% een dynamisch contract. Dat is meer dan het landelijk gemiddelde (8%)⁸, maar aanzienlijk minder dan de EV-rijder die via de verlengd private aansluiting laadt.



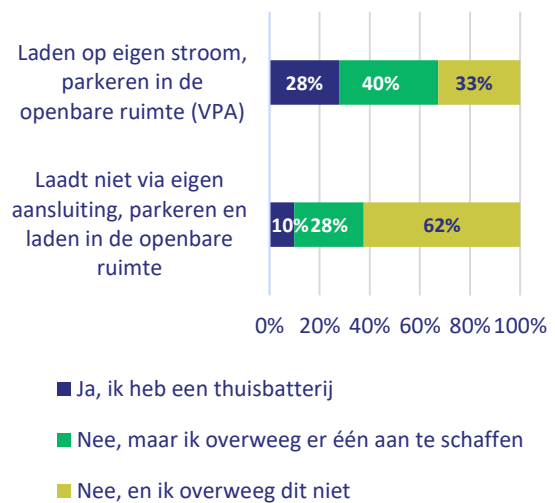
94% van de thuisladers die in de openbare ruimte parkeren en laden heeft zonnepanelen. [N=2.231]

69% laadt de auto ook zoveel mogelijk op tijden waarop zonne-energie beschikbaar is. Terwijl een aanzienlijk kleiner aandeel (51%) van de EV-rijders zonder eigen oprit en afhankelijk van openbare laadinfrastructuur, zonnepanelen heeft.

28% van de thuisladers die in de openbare ruimte parkeren en laden heeft een thuisbatterij. [N=2.231]

40% overweegt er een aan te schaffen. Terwijl een aanzienlijk kleiner aandeel (10%) van de EV-rijders zonder eigen oprit en afhankelijk van openbare laadinfrastructuur, een thuisbatterij heeft.

Heb je een thuisbatterij?



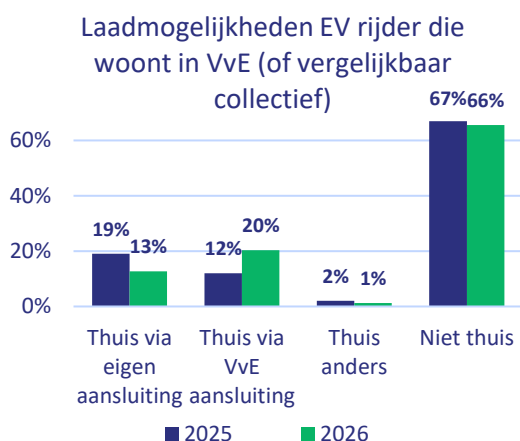
De voordelen van een dynamisch energiecontract, zonnepanelen en/of een thuisbatterij in combinatie met het laden van de elektrische auto, lijken een belangrijke aanleiding te zijn om via de eigen aansluiting in de openbare ruimte te laden.

⁸ Monitor Consumentenmarkt Energie, ACM

Laden in een VvE

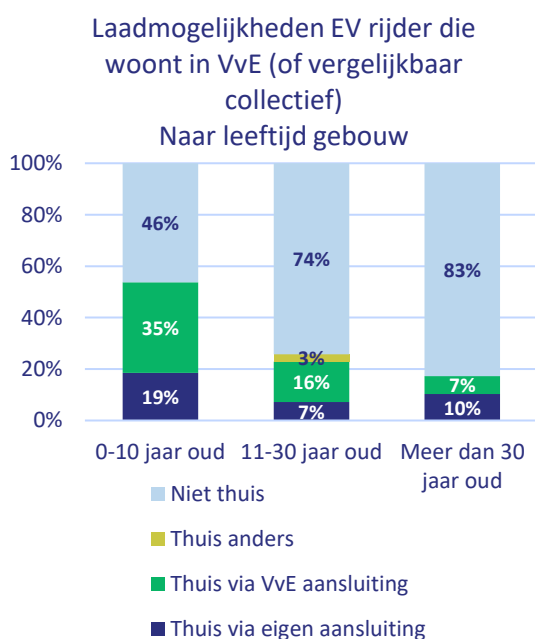
66% van EV-rijders in een Vereniging van Eigenaren (of vergelijkbaar collectief) met parkeergelegenheid kan niet thuis laden. [N=157]

20% laadt via de VvE aansluiting, 13% laadt via eigen aansluiting en 1% geeft aan anders te laden. Ten opzichte van vorig jaar, wordt er vaker via de VvE aansluiting geladen en minder vaak via de eigen aansluiting.



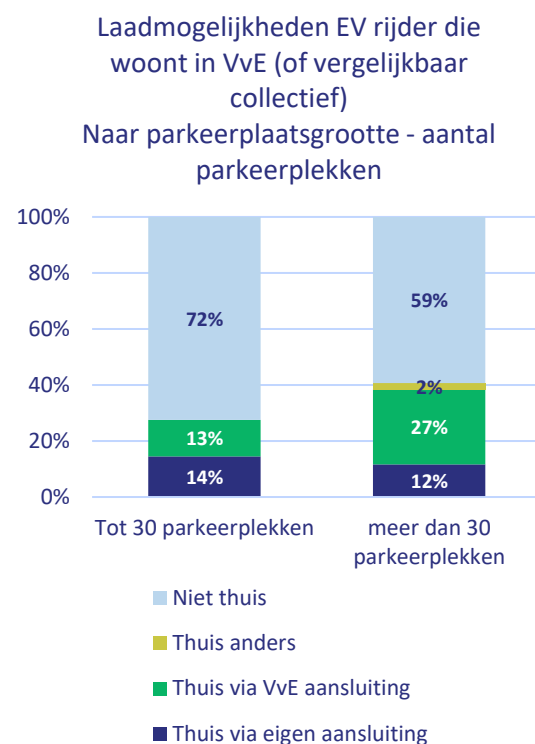
In nieuwere VvE-gebouwen kan vaker geladen worden. [N= 153]

In gebouwen die 10 jaar of jonger zijn, kan meer dan de helft van de EV-rijders laden, via de VvE-aansluiting dan wel eigen aansluiting. In gebouwen van meer dan 30 jaar oud is dit slechts 17%.



In gebouwen met minder parkeerplaatsen laadt men vaker via de eigen aansluiting, of überhaupt niet thuis. [N= 155]

EV-rijders die in een VvE-gebouw wonen met 10 parkeerplaatsen of minder, laadt in 75% van de gevallen niet thuis. Bij gebouwen met meer dan 100 parkeerplaatsen is dit 57%. Daarentegen kan 20% van de EV-rijders in gebouwen met 10 of minder parkeerplaatsen thuis op de eigen aansluiting laden, tegenover 5% bij meer dan 100 parkeerplaatsen.



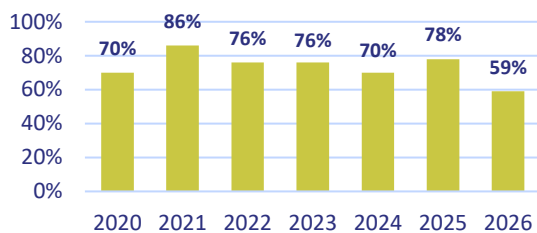
44 EV-rijders hebben in de afgelopen twee jaar een laadpunt aangevraagd bij een VvE of vergelijkbaar collectief. [N=157]

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

21 EV-rijders die het afgelopen jaar een laadpaal hebben aangevraagd bij een VvE (of vergelijkbaar collectief) heeft knelpunten ervaren. [N=44]

Dat is een stuk minder dan eerdere jaren. Het aantal respondenten is echter wel laag.

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



In 23% van de gevallen hebben de knelpunten ertoe geleid dat er geen laadpunt is geplaatst. [N=44]

23% geeft aan knelpunten te ervaren, maar het laadpunt is wel (bijna) gerealiseerd en in 14% van de gevallen is het onduidelijk of het laadpunt gerealiseerd gaat worden.

Top 5 knelpunten laden in een VvE ⁹	2022	2023	2024	2025	2026
Er waren zorgen rondom brandgevaar van elektrische auto's	-	-	-	51%	39%
De VvE en/of andere bewoners maakten bezwaar	37%	32%	37%	45%	34%
Er waren andere zorgen rondom veiligheid; overbelasting installatie, kortsluiting, defecten aan laadpunten etc	37%	44%	38%	-	27%
Er was onvoldoende kennis binnen de VvE/ geen gebruik van een adviseur	-	-	-	33%	14%
Er is/was onvoldoende netcapaciteit om laden mogelijk te maken	-	-	-	-	14%

⁹ De knelpunten zijn in de loop der jaren geüpdatet, waar een streepje (-) staat, is deze in niet uitgevraagd in die editie van het laadonderzoek.

Zorgen rondom brandgevaar van elektrische auto's is het meest voorkomende knelpunt bij de aanvraag voor een laadpunt in een VvE (39%). [N=44]

Ook bezwaar van VvE en/of bewoners en andere zorgen rondom veiligheid zijn veel genoemde knelpunten.

14% geeft aan dat onvoldoende netcapaciteit een knelpunt vormde.

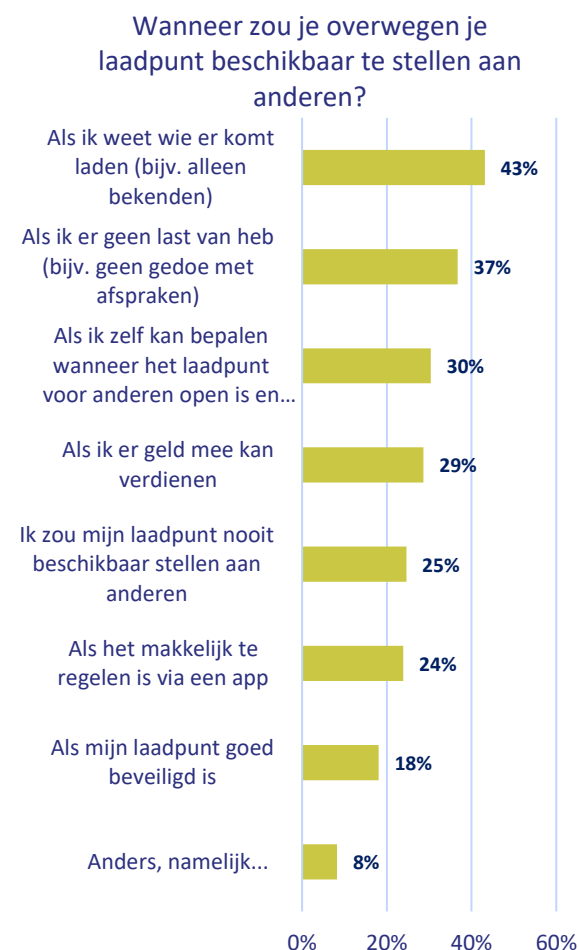
Thuislaadpunt openstellen voor derden
Slechts 19% van de EV-rijders met een thuislaadpunt zou zijn/haar laadpunt openstellen voor derden. [N=857]

Als de thuislaadpaal opgesteld wordt, is dit in de eerste plaats aan familie/ vrienden of burens (95%). Een enkeling (1%) stelt de laadpaal open aan onbekenden of via een georganiseerd buurtinitiatief (1%).

Veel genoemde redenen om de laadpaal niet open te stellen voor derden heeft te maken met de locatie van de laadpaal, in de garage of achter een poort bijvoorbeeld

De voornaamste voorwaarde om het laadpunt open te stellen voor anderen is als 'men weet wie er komt laden' [N=691],

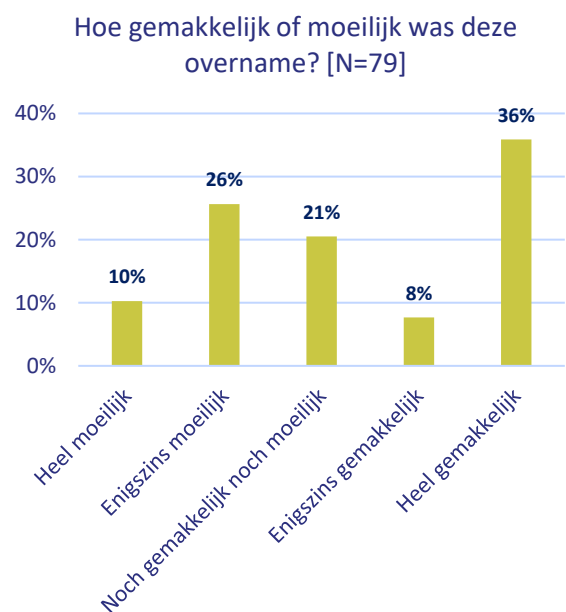
er geen hinder ondervonden wordt, of als er zelf bepaald kan worden wanneer de laadpaal opengesteld wordt. De eigenaar van het thuislaadpunt behoudt graag zelf de regie.



Overdragen thuislaadpaal

Bij 9% van de EV-rijders is in de afgelopen twee jaar het beheer van de laadpaal thuis overgegaan naar een andere partij. [N=861]

44% geeft aan dat deze overgang (enigszins) gemakkelijk is verlopen. In 36% van de gevallen liep deze overgang moeilijk. Veel voorkomende klachten zijn dat kosten niet meer inzichtelijk waren, of dat er niet meer gezien kon worden hoeveel er geladen was.



Emissie Reductie Eenheden (ERE)

84% van de EV-rijders is bekend met de mogelijkheid tot het verkrijgen van een vergoeding voor de stroom die gebruikt wordt om de elektrische auto op te laden, middels het systeem Emissie Reductie Eenheden (ERE). [N=859]

Van alle thuisladers heeft 31% zich aangemeld, 35% geeft aan dat hun thuislaadpaal ongeschikt is (of dat het een stopcontact betreft), en zich hierom niet heeft aangemeld. 3% zegt zich niet hebben aangemeld omdat de potentiële opbrengsten te laag zijn.

Een significant deel van de “anders, namelijk” geeft aan dit nog te (willen) gaan doen. Verder wordt regelmatig genoemd dat men nog zoekende/afwachtest is over het aanmelden. Opvallend is dat een klein deel (1% van de thuisladers) ook aangeeft geen gebruik te willen maken van ERE vergoeding omdat ze het moreel niet juist vinden. Bijvoorbeeld omdat ze vinden dat ze het als greenwashing van de fossiele industrie zien.

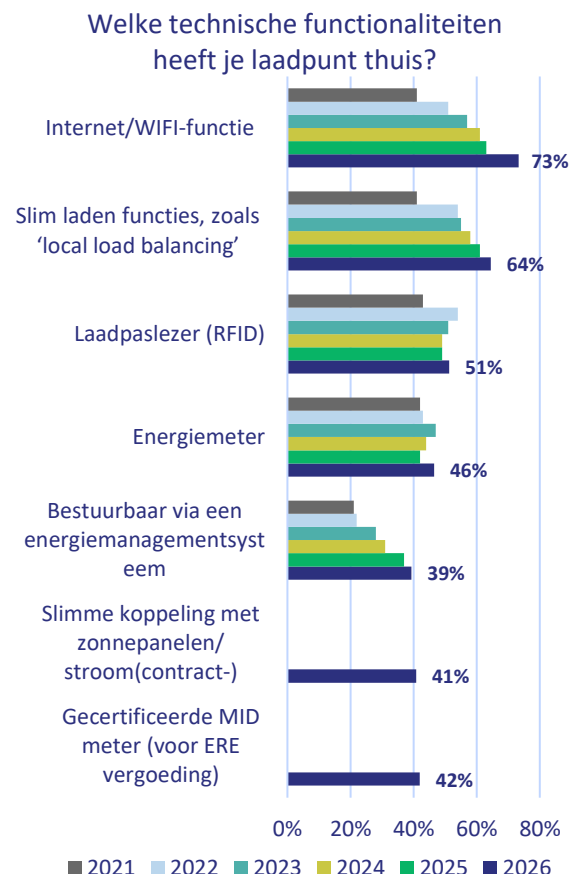


23% van de EV-rijders die aangeeft geen geschikte laadpaal te hebben, is voornemens om de laadpaal te vervangen, zodat ze alsnog gebruik kunnen maken van ERE voordelen. [N=328].

Slim laden aan het thuislaadpunt

De ruime meerderheid van de EV-rijders die thuis kunnen laden heeft een, in meer of mindere mate, slimme laadpaal. [N=684]

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 (73%), slim laden functies (64%) en een Home Energy Management System 39%). Nieuw dit jaar zijn een slimme koppeling met zonnepanelen of dynamisch stroomcontract (41%), en een gecertificeerde MID meter (42%) voor het inboeken van ERE's.

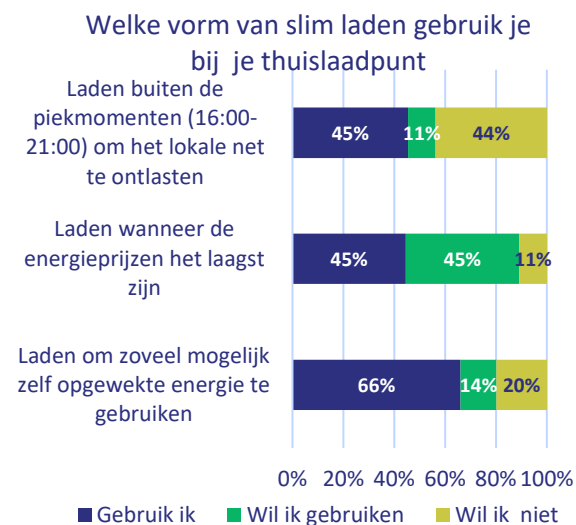


90% van de thuisladers past een vorm van slim laden toe. [N=847]

66% van de thuisladers laadt thuis slim om zoveel mogelijk zelf opgewekte energie te gebruiken, en nog eens 14% geeft aan dit in de toekomst te willen gebruiken. Dat is een lichte stijging ten opzichte van vorig jaar¹⁰. Toen gaf 63% van de respondenten aan te laden op basis van duurzame opwek (zon en wind).

Laden op basis van dynamische stroomtarieven is licht gestegen, van 41% naar 45%, waar nog steeds een groot deel (45%) aangeeft dit te willen gaan gebruiken.

Laden buiten de piekmomenten (16:00-21:00 uur) wordt benoemd door 45% van de respondenten, wat een forse stijging is ten opzichte van het soortgelijke antwoord van vorig jaar. Toen gaf 30% aan te laden op basis van netcapaciteit. Tegelijkertijd geeft 44% aan niet slim te willen laden met als reden 'het lokale net te ontlasten'.



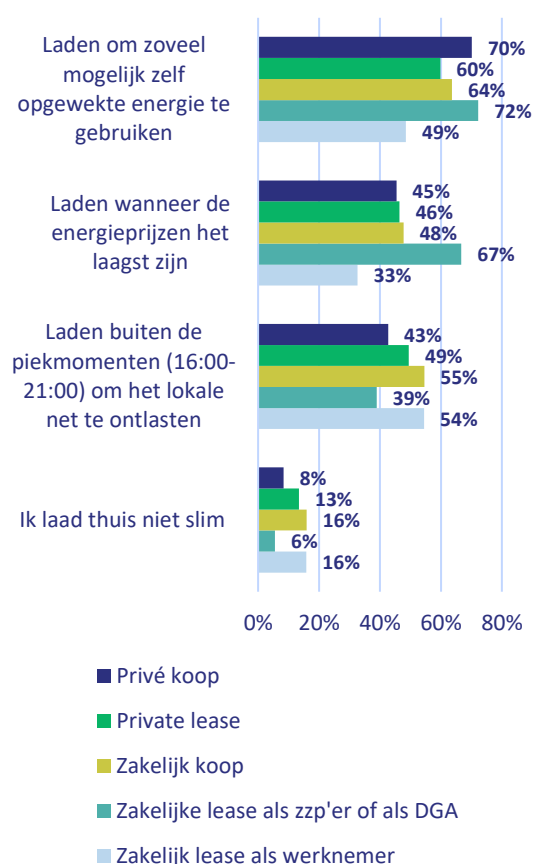
90% van de EV-rijders die laden wanneer de energieprijzen het laagst zijn, doet dit door middel van een dynamisch energiecontract. [N=376]

5% laadt slim op basis van dag/nachttarief en 5% op basis van een slim laden contract met de energieleverancier.

EV-rijders die de auto gekocht hebben, zowel privé (92%) als zakelijk (94%) passen vaker slim laden toe dan de leaseconstructies (84-87%). [N=847]

Verder valt op dat de 'zakelijke leaserijder als werknemer' relatief vaak laadt buiten de piekmomenten, om het net te ontlasten. De EV-rijder die zakelijk leaset als zzp'er of DGA past slim laden het vaakst op basis van energieprijzen.

Welke vorm van slim laden gebruik je bij je thuislaadpunt?
Naar constructie



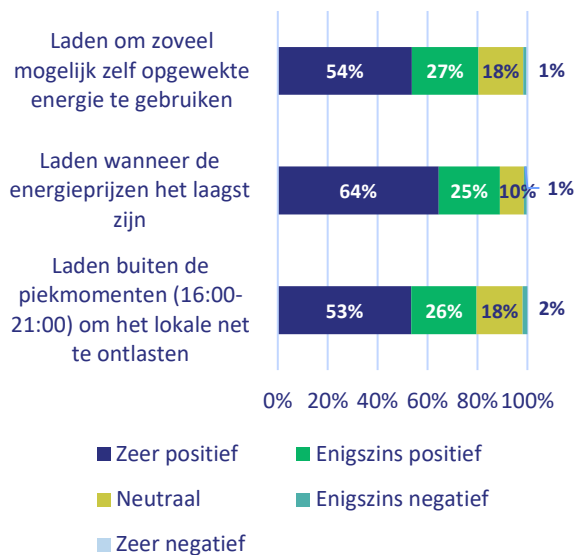
Alle vormen van thuis slim laden worden zeer positief gewaardeerd. [N=754]

Thuis laden op basis van duurzame opwek wordt als (zeer) positief ervaren (81%). 89% is (zeer) positief over het laden op basis van dynamische stroomtarieven thuis en 79% is

¹⁰ Vorig jaar zijn de categorieën net iets anders uitgevraagd, vandaar dat we het figuur alleen voor 2026 presenteren

(zeer) positief over het laden buiten de piekmomenten om het lokale net te ontlasten. Slechts een minimale hoeveelheid respondenten geeft aan ontevreden te zijn over het slim laden thuis.

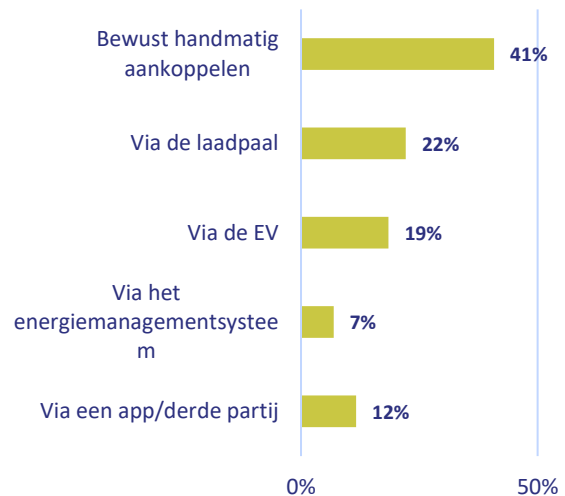
Hoe ervaar je de volgende vorm van slim laden bij je thuislaadpunt?



41% start het slim laden door de auto bewust op een bepaald moment met de hand aan te koppelen. [N=761]

Niet alle thuisladers hebben het slim opladen van de auto dus geautomatiseerd. Bij de overige respondenten wordt de slimme laadsessie gestart via de laadpaal (22%), de EV (18%), een app of derde partij (11%) of een energiemanagementsysteem (7%).

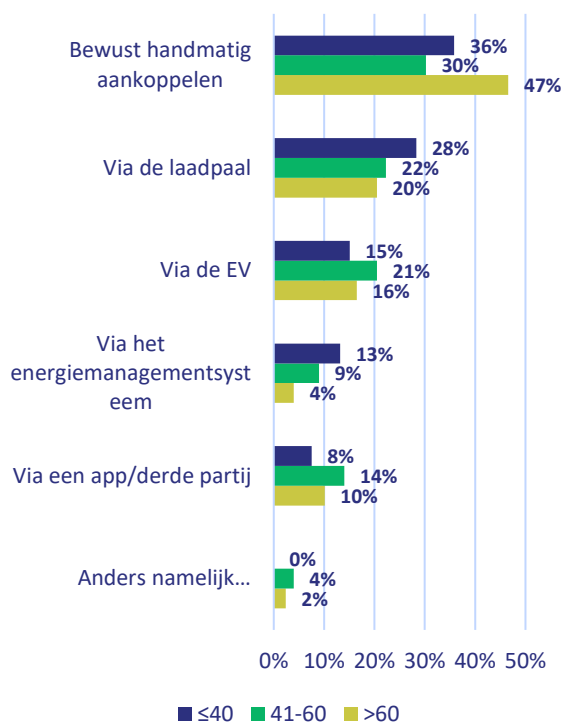
Hoe start je thuis de slimme laadsessie?



Oudere EV-rijders starten de slimme laadsessie vaker met de hand. [N=761]

De mate van automatisering verschilt per leeftijdsgroep. EV-rijders ouder dan 60 jaar starten een slimme laadsessie het vaakst door bewust handmatig aan te koppelen (47%), tegenover 30% bij 41- tot 60-jarigen en 36% onder de 40 jaar. Jongere EV-rijders maken juist vaker gebruik van een energiemanagementsysteem: 13% van de groep onder 40 jaar, tegenover 9% van de 41- tot 60-jarigen en 4% van de 60-plussers.

Hoe start je thuis de slimme laadsessie? - naar leeftijdscategorieën



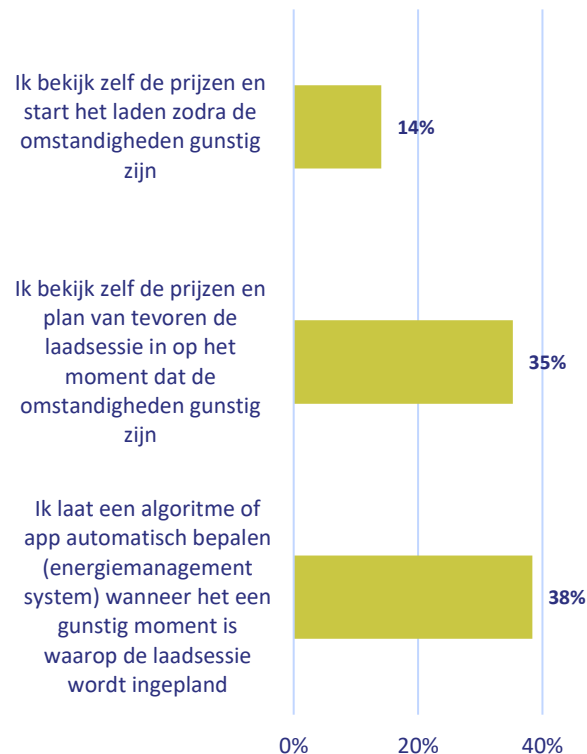
38% laat een algoritme, app of energiemanagementsysteem automatisch bepalen wanneer het een gunstig moment is om de laadsessie in te plannen. [N=438]

35% bekijkt zelf de energieprijzen of andere relevante omstandigheden en plant de laadsessie vooraf in op een gunstig moment. Nog eens 14% bekijkt zelf wanneer de omstandigheden gunstig zijn en laat het laden op dat moment starten.

Dit laatste vraagt om een belangrijk onderscheid tussen het bepalen van het laadmoment en het technisch starten van de laadsessie. De respondenten binnen deze 14% starten de slimme laadsessie via bijvoorbeeld een app, de EV, de laadpaal of een energiemanagementsysteem, maar bepalen zelf wanneer de omstandigheden gunstig genoeg zijn om te laden. Het laadmoment wordt bij deze groep dus niet automatisch door een algoritme bepaald.

De resultaten laten daarmee verschillende gradaties van automatisering zien. 12% geeft aan dit anders te regelen.

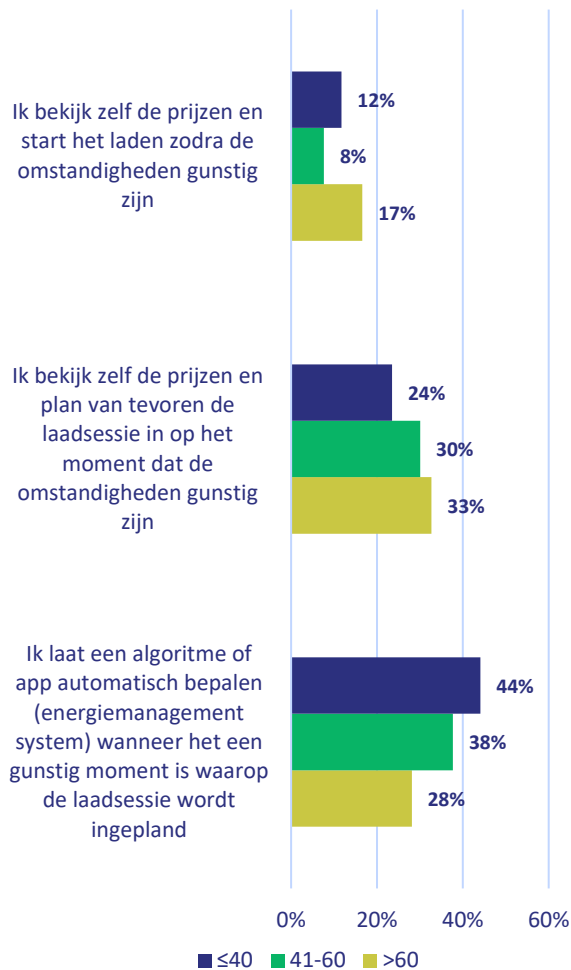
Hoe geautomatiseerd gaat het slim laden thuis?



Met name jongere EV-rijders maken vaker gebruik van geautomatiseerd slim laden [N=438],

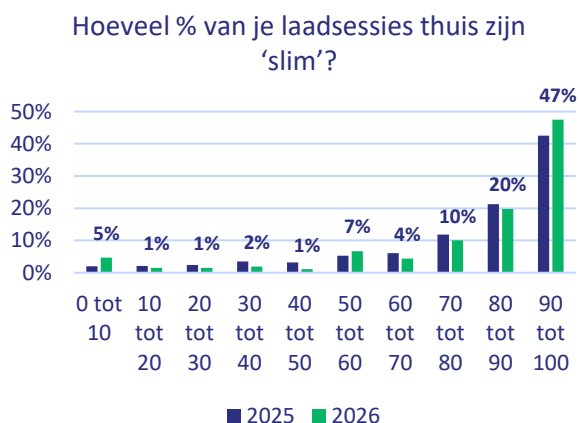
terwijl 60-plussers vaker zelf het initiatief nemen om een slimme laadsessie te starten. Onder EV-rijders jonger dan 40 laat 44% een algoritme of app automatisch het gunstige laadmoment bepalen. Bij 41- tot 60-jarigen is dit 38% en onder 60-plussers 28%.

Hoe start je thuis de slimme laadsessie? - naar leeftijdscategorieën



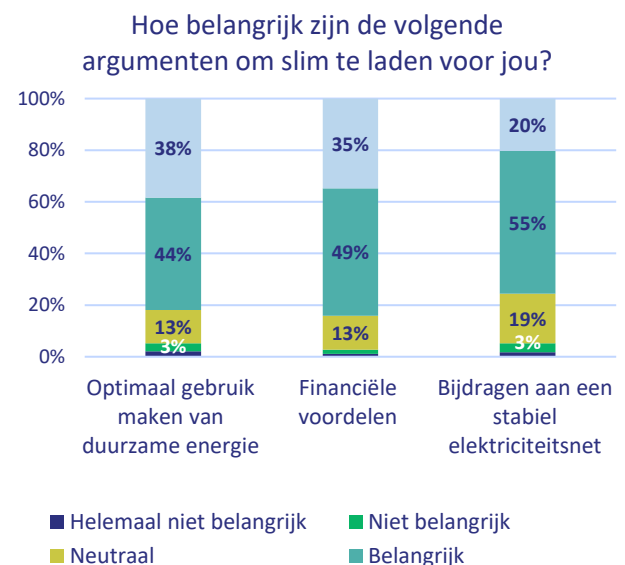
Bij 67% van de EV-rijders zijn minstens vier van de vijf thuislaadsessies slim. [N=748]

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



Kosten besparen en optimaal gebruikmaken van zelf opgewekte elektriciteit zijn de belangrijkste argumenten om thuis slim te laden. [N=841]

84% van de EV-rijders vindt het behalen van financiële voordelen een (heel) belangrijk argument om thuis slim te laden. Het optimaal benutten van zelf opgewekte elektriciteit wordt met 82% ongeveer even vaak als (heel) belangrijk beoordeeld. Ook het bijdragen aan een stabiel elektriciteitsnet wordt door een ruime meerderheid belangrijk gevonden. Driekwart van de EV-rijders (76%) beoordeelt dit als een (heel) belangrijk argument om thuis slim te laden.



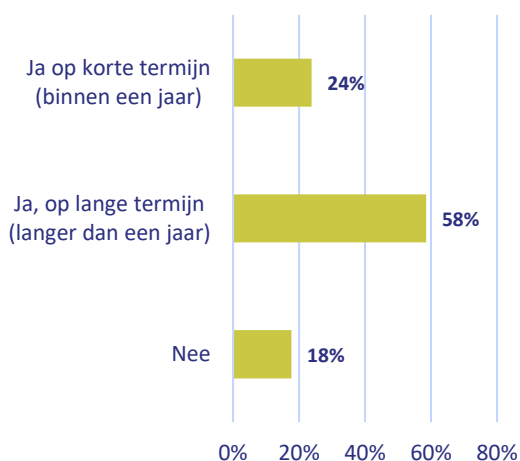
Bidirectioneel thuisladen

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 met name de potentie van bidirectioneel laden, en niet de ervaringen van EV-rijders.

24% van de EV-rijders geeft aan bidirectioneel laden thuis het liefst op korte termijn (binnen een jaar) toe te passen. [N=718]

Op langere termijn loopt dit aandeel op tot 58% van de EV-rijders. Dit wijst op een aanzienlijke adoptiepotentie voor bidirectioneel laden, waarbij de interesse vooral op langere termijn zichtbaar is.

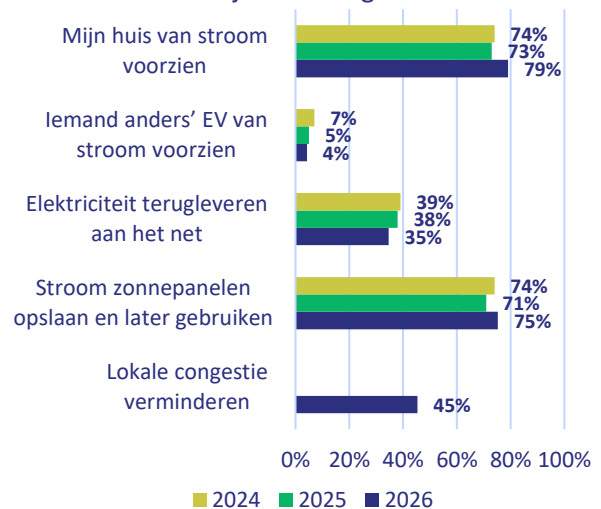
Zou je thuis bidirectioneel laden willen toepassen?



De meerderheid wil bidirectioneel laden voornamelijk gebruiken om hun huis van stroom te voorzien (79%). [N=591]

De tweede meest genoemde reden is om stroom van zonnepanelen op te slaan voor later gebruik (71%). Nieuw uitgevraagd dit jaar is het inzetten van bidirectioneel laden om lokale congestie te verminderen (45%). Elektriciteit terugleveren aan het net ziet een lichte daling van 38% vorig jaar naar 35% in deze editie.

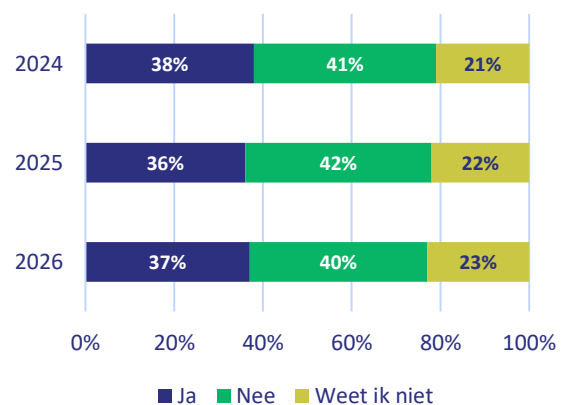
Als je bidirectioneel zou kunnen laden, waar zou je dit voor gebruiken?



37% vindt dat bidirectioneel laden een wettelijke verplichting moet worden voor elektrische auto's. [N=494]

40% is het hiermee oneens en 23% weet het niet. Deze resultaten komen overeen met de resultaten uit 2025 en 2024.

Elektrische auto's moeten bij wet verplicht bidirectioneel kunnen laden



3.7 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

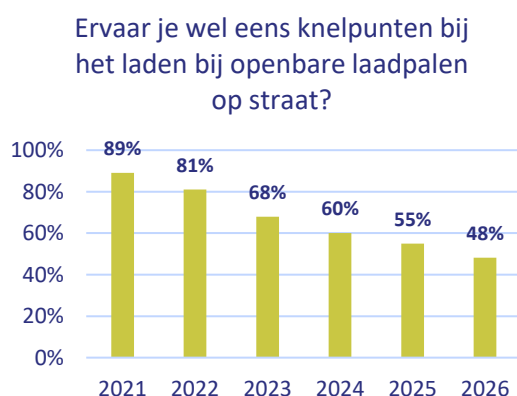
Rapportcijfer algemeen	6,7
Rapportcijfer met ervaren knelpunt	6,4
Rapportcijfer zonder ervaren knelpunt	7,1

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. 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.

Knelpunten bij openbaar laden

EV-rijders ervaren steeds minder knelpunten bij openbaar laden. [N=515]

48% van de respondenten ervaart wel eens knelpunten bij het openbaar laden van de EV. Vorig jaar gaf 55% aan weleens knelpunten te ervaren, en in 2024 was dit nog 60%. De groep EV-rijders die weleens knelpunten ervaart bij het openbaar laden neemt over de jaren heen gestaag af.



Inzicht in knelpunten

Gebruikers van openbare laadpalen kunnen met verschillende knelpunten te maken krijgen. Om onderscheid te maken tussen het aantal EV-rijders dat het knelpunt weleens meemaakt, de ernst (mate van hinder) van het knelpunt en in hoeveel procent van de sessies het knelpunt wordt ervaren, zijn de resultaten vanuit drie perspectieven bekeken.

Knelpunt genoemd [N=515]

Als we alleen kijken naar hoeveel EV-rijders een knelpunt überhaupt ervaren, dan wordt een laadpaal die bezet is door een ladende elektrische auto het vaakst genoemd (41%). Daarna volgen een laadpaal die bezet is door een elektrische auto die niet laadt (40%) en een defecte laadpaal (37%). Een onvindbare (18%) of onbereikbare laadpaal (20%) worden het minst vaak genoemd.

Hoe vaak wordt het knelpunt genoemd?



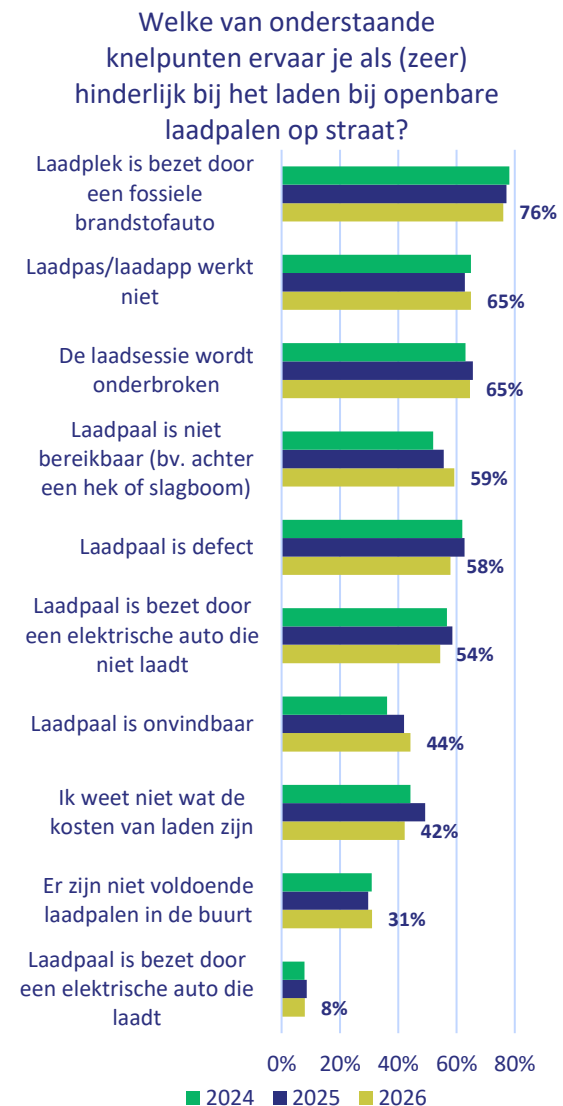
Aandeel laadsessies waarin het knelpunt wordt ervaren [N=515]

Dat een knelpunt wordt genoemd, betekent dat de EV-rijder het 'weleens' ervaart, maar zegt niets over hoe vaak. Als vervolgvraag is gesteld in hoeveel procent van de laadsessies het knelpunt is ervaren, als de EV-rijder aangeeft dat knelpunt weleens mee te maken. Het 'niet weten wat de kosten voor het laden zijn' komt het vaakst voor. In 43% van de sessies ervaart men dit knelpunt. Daarna volgen een laadpaal die bezet is door een elektrische auto die laadt (25%) en een laadpaal die bezet is door een elektrische auto die niet laadt (19%). Een onvindbare (7%) of onbereikbare laadpaal (8%) worden het minst vaak ervaren.



Hinderlijkheid van het knelpunt [N=515]

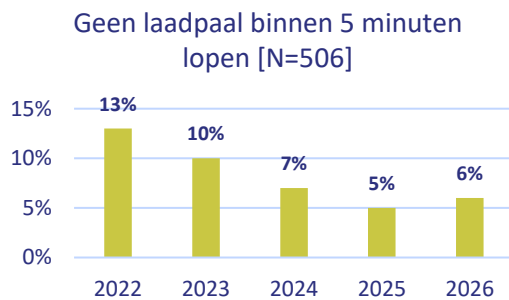
Het bezet zijn van een laadplek door een fossiele brandstofauto wordt als meest hinderlijk ervaren (76%). Daarna volgen een niet werkende laadpas (65%), onderbroken laadsessie (65%), een niet-bereikbare laadpaal (59%) en een defecte laadpaal (58%).



Uiteindelijk is te zien dat een onderbroken laadsessie als zeer hinderlijk wordt beoordeeld, maar slechts bij een relatief klein deel van de laadsessies voorkomt. Andersom wordt een laadpaal die bezet is door een andere elektrische auto die aan het laden is relatief weinig hinderlijk gevonden, terwijl dit relatief vaker voorkomt. Onduidelijkheid over de laadkosten valt eveneens op: het behoort niet tot de vijf meest hinderlijke problemen, wordt relatief breed ervaren en komt het vaakst voor.

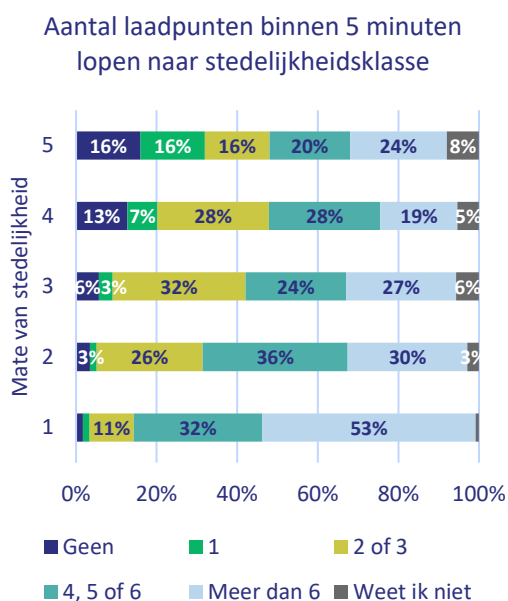
Beschikbaarheid openbare laadpalen
De dichtheid van laadpalen is nagenoeg constant gebleven. [N=506]

Vorig jaar gaf 5% aan geen laadpaal te hebben binnen 5 minuten loopafstand, waar dat dit jaar 6% is.



In stedelijk gebied¹¹ heeft 53% van de EV-rijders meer dan zes laadpunten op loopafstand. [N=506]

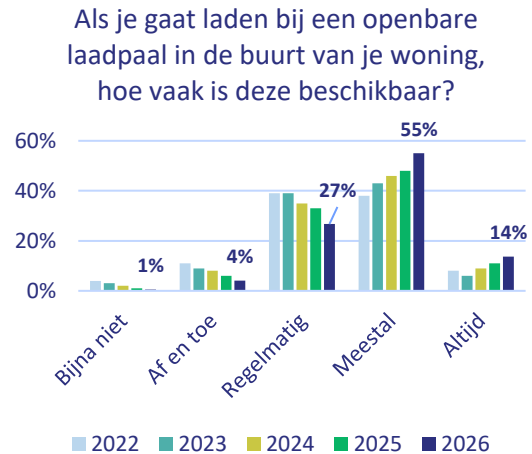
Een lager getal voor de stedelijkheidsklasse betekent een meer landelijk gebied. Over het algemeen zie je een dalende laadpaal dichtheid naar mate de mate van stedelijkheid toeneemt. In matig stedelijk gebied (stedelijkheidsklasse 3) heeft 83% van de EV-rijders minimaal 2 laadpalen binnen vijf minuten lopen. In landelijk gebied (stedelijkheidsklasse 5) geldt dit voor 60% van de EV-rijders.



¹¹ Stedelijkheid (van een gebied) | CBS

69% van de EV-rijders geeft aan dat de openbare laadpaal in de buurt altijd of meestal beschikbaar is. [N=371]

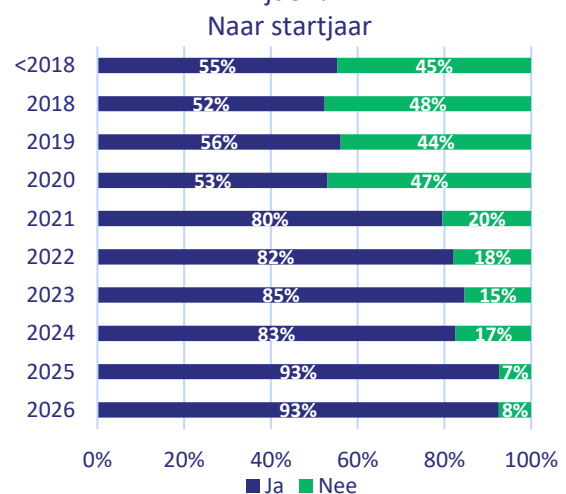
In 2025 was dat 59%, in 2024 was dat 55% en in 2023 49%.



Nieuwe EV-rijders hebben steeds vaker al een openbare laadpaal op loopafstand. [N=517]

Voor 69% was er al een openbaar toegankelijke laadpaal op loopafstand aanwezig voordat besloten werd elektrisch te gaan rijden. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2025 (74%) en 2024 (71%). Startende EV-rijders geven vaker aan een openbare laadpaal op loopafstand te hebben.

Was er al een openbaar toegankelijke laadpaal op loopafstand aanwezig voordat je besloot elektrisch te gaan rijden?



Van stedelijkheidsklasse 1: zeer sterk stedelijk tot stedelijkheidsklasse 5: landelijk

Opvallend is dat de aanwezigheid van een openbare laadpaal in de buurt van de woning niet per se doorslaggevend is. 45% van de respondenten zegt dat dit niet meespeelde. Voor 26% was gespeelde het een rol.

Voor de meerderheid is twee uur is de grens voor 'laadpaalkleven'. [N=506]

Bij de vraag hoelang een auto overdag aan de openbare laadpaal mag blijven staan als deze eenmaal volgeladen is, antwoordde 76% twee uur of minder. Eén op de drie EV-rijders vindt dat de elektrische auto direct moet worden weggehaald bij de openbare laadpaal zodra deze is volgeladen (33%).



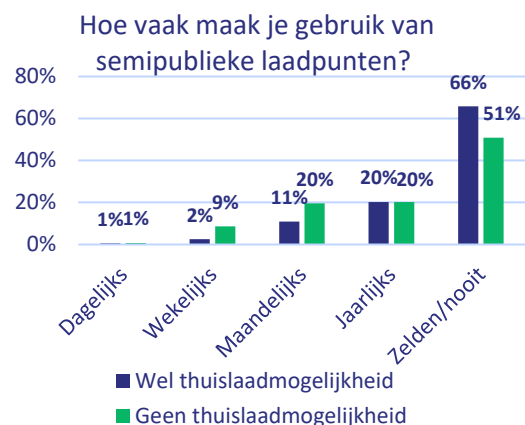
Semi-publiek laden

Semi-publieke laadpunten zijn publiek toegankelijke laadpunten op het terrein van een bedrijf of instelling. Ze zijn bijvoorbeeld te vinden bij parkeergarages, supermarkten, tankstations en retail- en horecalocaties. In tegenstelling tot volledig openbare laadpunten kunnen voor het gebruik beperkingen gelden, zoals openingstijden, toegang tot het terrein of de voorwaarde om bepaalde producten of diensten af te nemen.

59% van de EV-rijders heeft wel eens bij een semi-publieke laadpaal geladen [N=1.211]

Iets meer dan de helft van de EV-rijders maakt daarmee gebruik van semi-publieke laadpunten. Dagelijks gebruik komt weinig voor: 1% geeft aan dagelijks semi-publiek te laden, en slechts 5% geeft aan wekelijks gebruik te maken van semi-publieke laadinfrastructuur.

EV-rijders zonder thuislaadmogelijkheid maken meer gebruik van semi-publieke laadpunten.



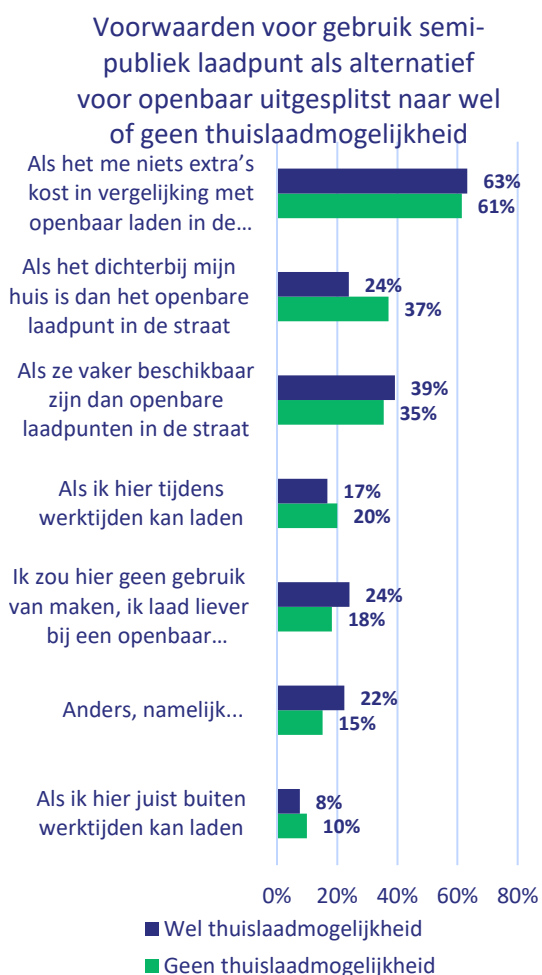
Gemak is de belangrijkste reden om een semi-publiek laadpunt te gebruiken (73%). [N=620]

Voor EV-rijders die gebruikmaken van semi-publieke laadpunten, ongeacht of deze een thuislaadpunt hebben of niet, speelt gemak de belangrijkste rol. Daarnaast kiest 27% voor een semi-publiek laadpunt vanwege de gunstige locatie van de laadplek, bijvoorbeeld dicht bij de ingang van de bestemming. Voor 9% vormen voordelige laadtarieven een reden om semi-publiek te laden.

De belangrijkste voorwaarde om van een semi-publiek laadpunt gebruik te maken is de prijs. [N=620]

61% van de EV-rijders zonder thuislaadmogelijkheid geeft aan dat wanneer semi-publiek laden niet duurder is dan een regulier openbaar laadpunt in de straat, dit een optie voor hen is.

De EV-rijder zonder thuislaadmogelijkheid waardeert de locatie hoger dan de EV-rijder met thuislaadmogelijkheid. 37% van de EV-rijders zonder thuislaadmogelijkheid geeft aan dat semi-publiek laden een optie is, als het laadpunt dichterbij huis is dan het dichtsbijzijnde openbare laadpunt.



De resultaten wijzen er daarmee op dat de keuze voor semi-publiek laden vooral samenhangt met gemak, locatie en beschikbaarheid, waarbij de kosten een belangrijke randvoorwaarde vormen.

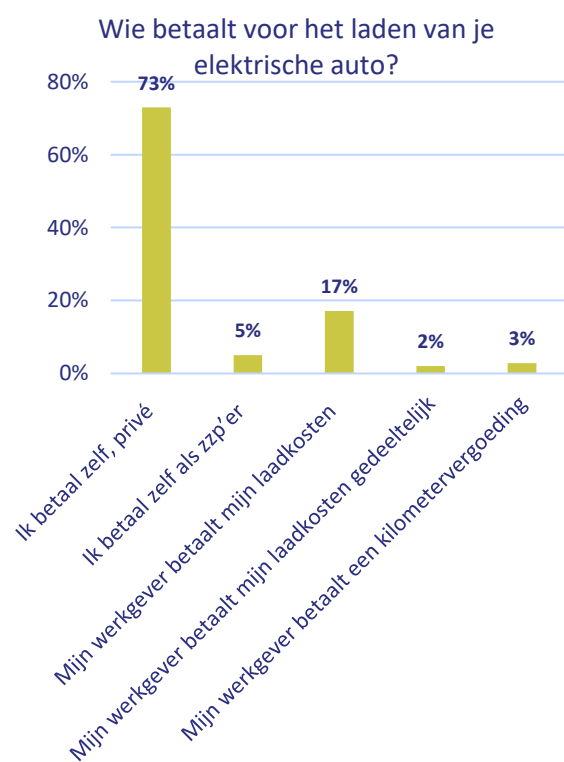
Betaalmethode en prijstransparantie aan de openbare laadpaal

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.

Gemiddeld is de EV-rijder bereid om 345m verder weg te parkeren voor een tarief van €0,10 per kWh minder. [N=483]

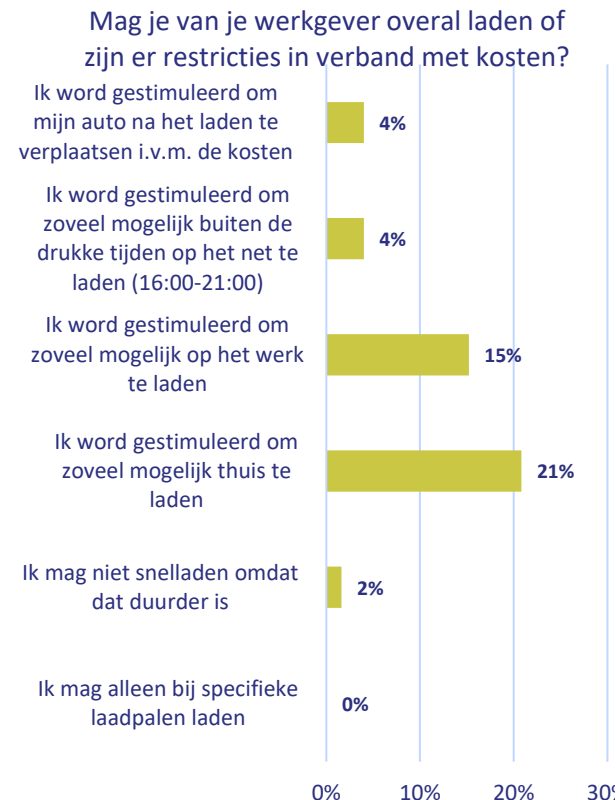
Daarbij geeft 6% aan dat ze daar überhaupt niet toe bereid zijn, maar ook 6% dat ze daar wel 1km verder voor zouden parkeren.

De meeste EV-rijders betalen zelf om hun elektrische auto te laden. [N=2.381]



De EV-rijders wiens werkgever de laadkosten (gedeeltelijk) betaalt, geven aan dat er meestal geen beperkingen zijn in waar zij mogen laden. [N=125]

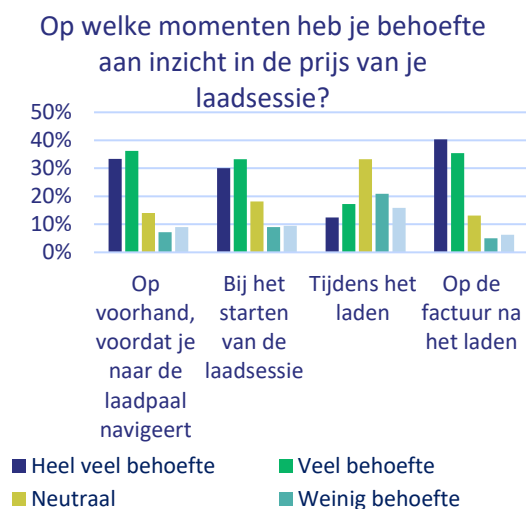
68% geeft aan dat er geen beperkingen gelden.



Gewenste inzichten in de laadprijs

De EV-rijder vindt het vooral vooraf, bij het starten van de laadsessie en achteraf op de factuur belangrijk om inzicht in de prijs van het laden te hebben. [N=497]

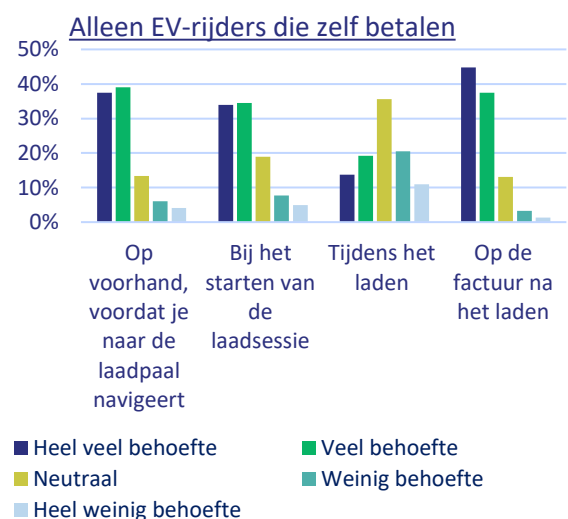
Maar ook tijdens de laadsessie heeft 30% (heel) veel behoefte aan inzicht in de prijs.



Gesplitst naar EV-rijders die wel of niet zelf betalen voor hun laadkosten, zijn grote verschillen te zien in informatiebehoefte over laadprijzen. EV-rijders die zelf betalen, hebben (heel) veel behoefte aan inzicht in de laadprijs, vooral op voorhand (76%) en op de factuur (82%). De minst belangrijk is het prijsinzicht tijdens het laden, 32% heeft daar (heel) weinig behoefte aan.

Als alleen gekeken wordt naar EV-rijders die niet zelf betalen voor het laden, is te zien dat zij veel minder behoefte hebben aan inzicht in de prijs van het laden. Ruim 30% heeft op voorhand en bij het starten van de sessie (heel) weinig behoefte aan prijsinzicht. Tijdens het laden is dat zelfs meer dan 50%. De grootste behoefte is op de factuur, daar geeft 58% aan (heel) veel behoefte te hebben aan prijsinzicht. Dat is wel een stuk minder dan de 76% van de totale groep.

Op welke momenten heb je behoefte aan inzicht in de prijs van je laadsessie?



Voor het starten van de laadsessie wil de EV-rijder graag over de prijs geïnformeerd worden in de laadapp (70%) of op een display bij de laadpaal (77%). [N=492]

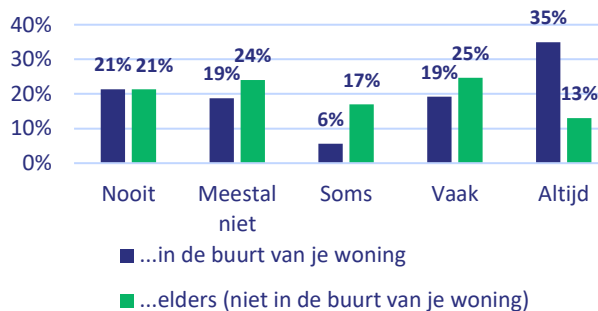
Na afloop van de laadsessie wil de EV-rijder het liefst de prijs zien in de laadapp (75%) of op de factuur (62%).

Inzichten in de laadprijs

Op voorhand, voordat je naar de laadpaal navigeert

In de buurt van de woning weet meer dan de helft vaak of altijd wat ze gaan betalen voor de laadsessie. Bij openbare laadpalen elders is dat minder duidelijk: 38% weet vaak of altijd wat de laadsessie zal gaan kosten.

Weet je op voorhand, voordat je naar de laadpaal navigeert, wat je gaat betalen voor de laadsessie aan de openbare laadpaal...

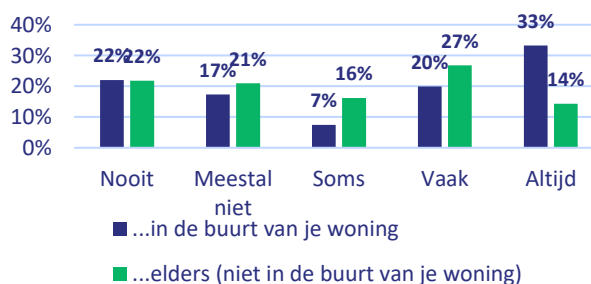


EV-rijders die zelf betalen voor het laden, weten in 66% van de gevallen vaak of altijd wat ze gaan betalen in de buurt van de woning. EV-rijders die niet zelf betalen voor het laden, weten in 70% van de gevallen nooit of meestal niet wat ze gaan betalen in de buurt van de woning.

Bij het starten van de laadsessie

Bij het starten van de laadsessie zijn de gegevens ongeveer gelijk aan op voorhand: 53% weet vaak of altijd wat de kosten gaan zijn in de buurt van de woning, versus 41% bij openbare laadpalen elders.

Weet je bij het starten van de laadsessie wat je gaat betalen voor je laadsessie aan de openbare laadpaal...

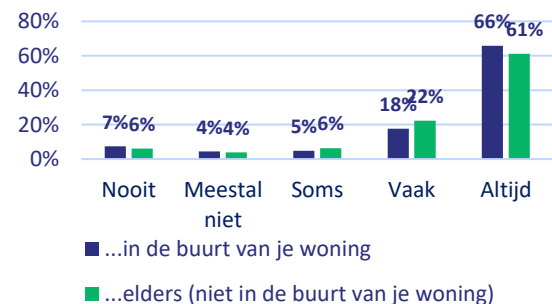


EV-rijders die zelf betalen, weten in 66% van de gevallen vaak of altijd wat ze betalen bij start van de laadsessie bij een openbare laadpaal in de buurt. EV-rijders die niet zelf betalen, weten in 70% van de gevallen nooit of meestal niet wat ze bij start van de laadsessie gaan betalen.

Op de factuur

Kosten voor de laadsessie zijn in het overgrote deel van de gevallen op de factuur duidelijk: ruim 80% weet vaak of altijd wat de laadsessie heeft gekost, of deze nou in de buurt van de woning plaatsvond of elders.

Kan je na het laden, duidelijk op de factuur zien wat je hebt betaald aan de openbare laadpaal...



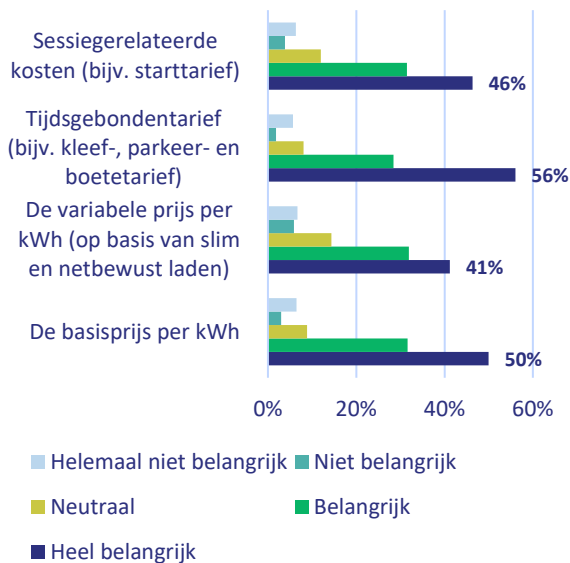
34% van de EV-rijders die niet zelf betalen voor het laden, weet nooit of meestal niet op de factuur wat ze betaald hebben voor een laadsessie. Bij EV-rijders die wel zelf betalen is dat 45%.

12% van de EV-rijders geeft aan dat het weleens voorkomt dat het bedrag op de factuur niet overeenkomt met de prijs die vooraf is gecommuniceerd.

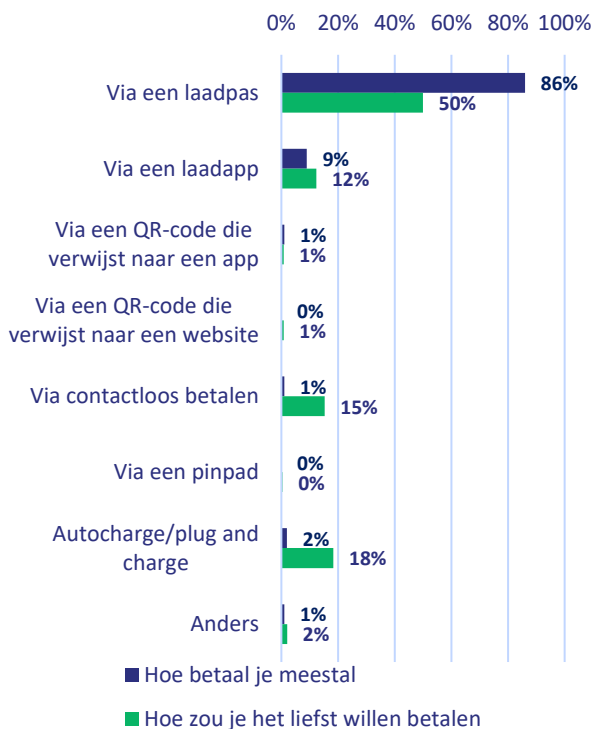
Behoefte aan inzicht in kostencomponenten

De EV-rijder vindt vooral het tijdsgebonden tarief en de basisprijs per kWh belangrijke kostencomponenten. Het minst belangrijk vindt men de variabele prijs per kWh.

Hoe belangrijk vind je het om inzicht te hebben in de volgende kostencomponenten bij de openbare laadpaal?



De EV-rijder betaalt meestal met een laadpas of met een laadapp. Betalen met de laadpas is ook de meest gewenste betaalwijze, maar de EV-rijder geeft ook aan vaker gebruik te willen maken van contactloos betalen en autocharge vergeleken met de huidige situatie. Bijna niemand wenst gebruik te maken van betalen via een QR-code.



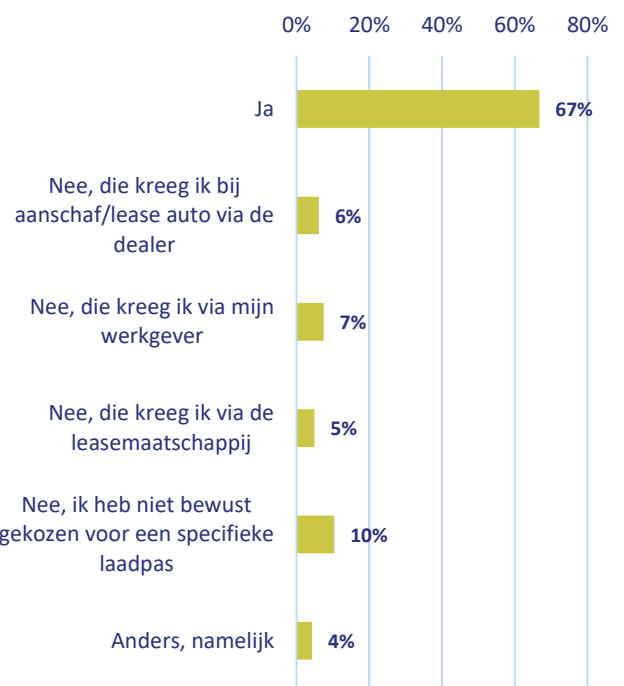
Laadpassen en laadapps

De EV-rijder heeft gemiddeld 2,8 laadapps en 2,7 laadpassen. [N=1.136]

Dat is ongeveer gelijk aan vorig jaar. 11% heeft helemaal geen laadapps, en 1,4% bezit geen laadpas.

De meerderheid kiest bewust voor een specifieke laadpas. [N=1.137]

19% kreeg de laadpas via de werkgever, leasemaatschappij of bij aanschaf/lease van de auto.



Breedste dekking is het belangrijkste argument bij de keuze voor een laadpas. [N=759]

Daarnaast zijn goedkope tarieven en lage kosten belangrijke aspecten bij de keuze voor een laadpas.



39% is wel eens overgestapt naar een andere laadpas of laadapp. [N=1.136]

De belangrijkste reden daarvoor is lagere kosten bij de meest gebruikte laadpaal, gevolgd door bredere dekking. Vorig jaar gaf 38% van de EV-rijders aan wel eens overgestapt te zijn van laadpas vanwege een lagere prijs.

In de categorie 'anders', geven EV-rijders voornamelijk aan dat ze zijn veranderd van auto, leasemaatschappij of dat de aanbieder ermee stopte/werd overgenomen.



Ad hoc laden

Laden zonder contract en direct met je pinpas, contactloos, of via een QR-code, noemen we ook wel ad hoc laden.

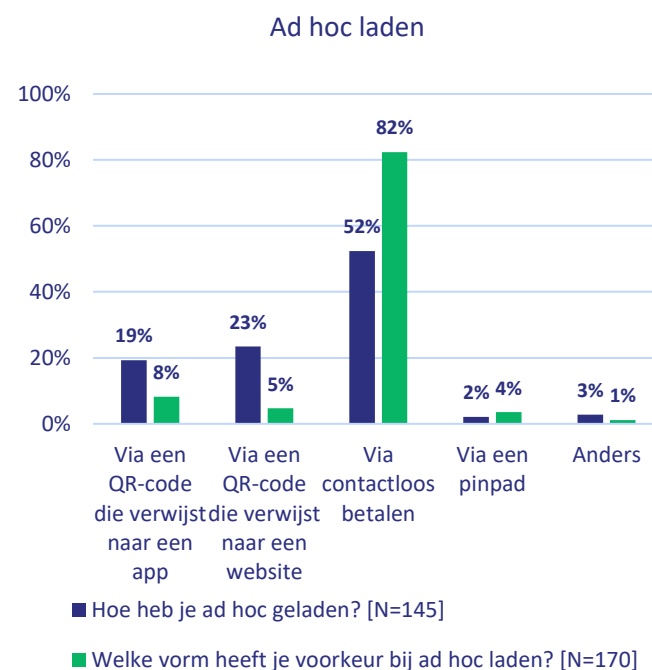
50% van de EV-rijders is bekend met de mogelijkheid van ad hoc laden. Van die groep heeft 58% wel eens gebruik gemaakt van ad hoc laden. [N=500]

33% vindt ad hoc laden (helemaal) niet gebruiksvriendelijk. 40% ervaart het als (heel) gebruiksvriendelijk, 27% is neutraal.

43% geeft aan dat ze de prijs voor het ad hoc laden (helemaal) niet makkelijk kunnen vinden.

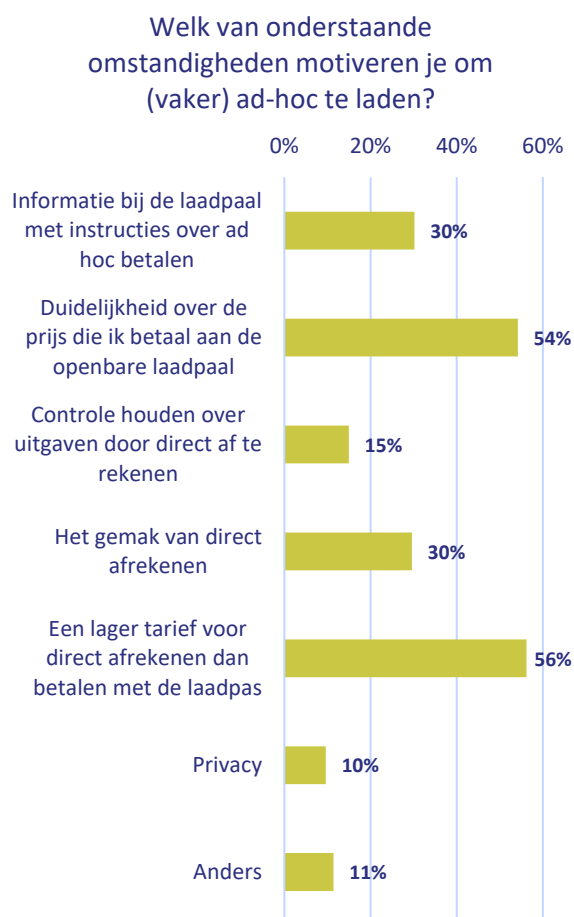
82% van de EV-rijders geeft aan dat contactloos betalen de gewenste manier van ad hoc betalen is. [N=170]

EV-rijders die wel eens ad hoc hebben geladen, hebben vooral gebruik gemaakt van contactloos betalen en QR-codes. QR-codes wordt door 13% aangegeven als voorkeursmethode bij het ad hoc betalen, tegenover 82% die aangeeft graag contactloos te betalen.



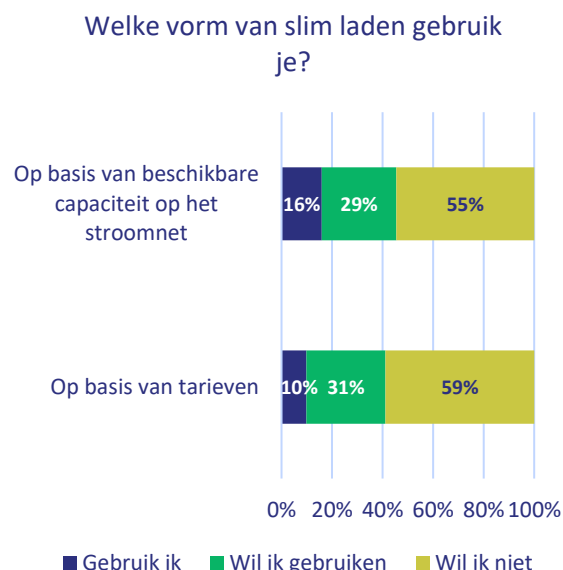
De voornaamste reden om gebruik te (gaan) maken van ad hoc laden is een lager tarief voor direct afrekenen dan betalen met de laadpas. [N=170]

Daarnaast is duidelijkheid over de prijs ook een belangrijke reden om hier gebruik van te gaan maken.



Slim laden aan de openbare laadpaal 23% van de EV-rijders laadt weleens slim aan de openbare laadpaal. [N=515]

Het grootste deel doet dat middels sturing op basis van beschikbare capaciteit op het stroomnet (16%). Met sturing op basis van dynamische tarieven heeft 10% ervaring. Een klein deel heeft ervaring met beide vormen van slim laden. Ten opzichte van vorig onderzoek is er iets meer slim geladen aan de openbare laadpaal (of is men zich meer bewust dat er slim is geladen). Vorig onderzoek was het aandeel EV-rijders met ervaring met de slim ladenvormen respectievelijk 9% en 6%¹².

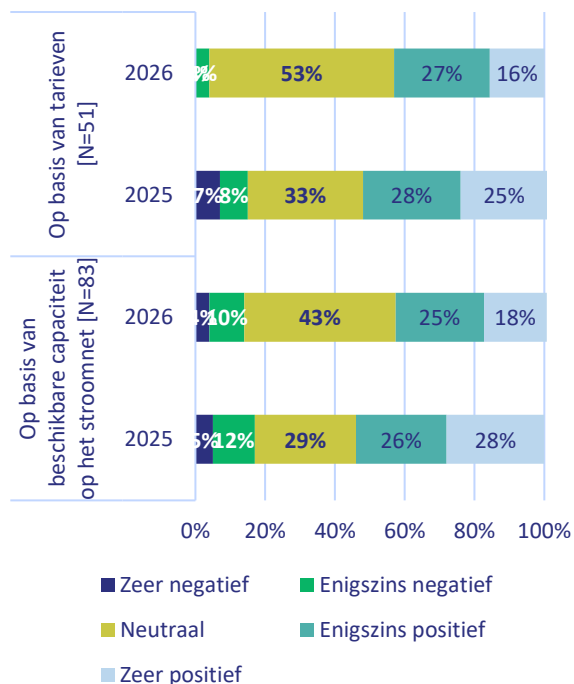


Het merendeel van de EV-rijders is positief over het slim laden aan de openbare laadpaal.

43% is (zeer) positief over laden op basis van dynamische stroomtarieven aan de openbare laadpaal, en 43% is (zeer) positief over laden op basis van netcapaciteit. Het percentage negatieve ervaringen is voor beide opties afgenomen ten opzichte van vorig jaar, en het aandeel neutrale ervaringen is toegenomen.

¹² Vorig jaar zijn de categorieën net iets anders uitgevraagd, vandaar dat we het figuur alleen voor 2026 presenteren

Hoe ervaar je slim laden aan de openbare laadpaal?



Van de EV-rijders die uitsluitend openbaar kunnen laden, staat 53% (zeer) positief tegenover openbaar slim laden. Onder EV-rijders die ook thuis kunnen laden is dit 35%, zij beoordelen slim laden overwegend neutraal (56%).

58% van de EV-rijders vindt het verlagen van de laadsnelheid aan de openbare laadpaal tijdens piekuren geen probleem. [N=515] En 18% vindt het (heel) vervelend of problematisch.

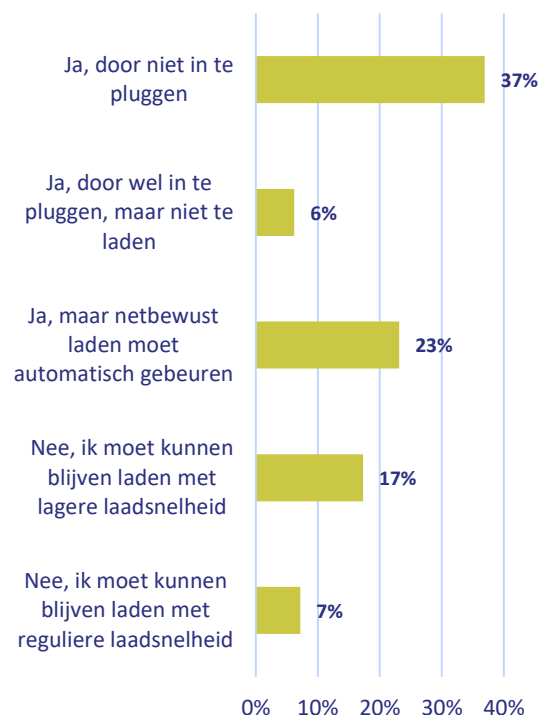


Een meerderheid is bereid de piekmomenten aan de openbare laadpaal te mijden. [N=515]

37% is bereid tussen 16:00 en 21:00 uur niet in te pluggen en 6% plukt wel in, maar stelt de auto zo in dat deze tijdens de piek niet laadt. Nog eens 23% wil het laadmoment aanpassen als dit via netbewust laden automatisch wordt geregeld.

Daartegenover staat 24% die ook tijdens piekuren wil kunnen laden, al dan niet met een lager vermogen. Het draagvlak voor netbewust laden lijkt daarmee groter wanneer de laadsessie wordt verplaatst dan wanneer de laadsnelheid tijdens het laden wordt beperkt.

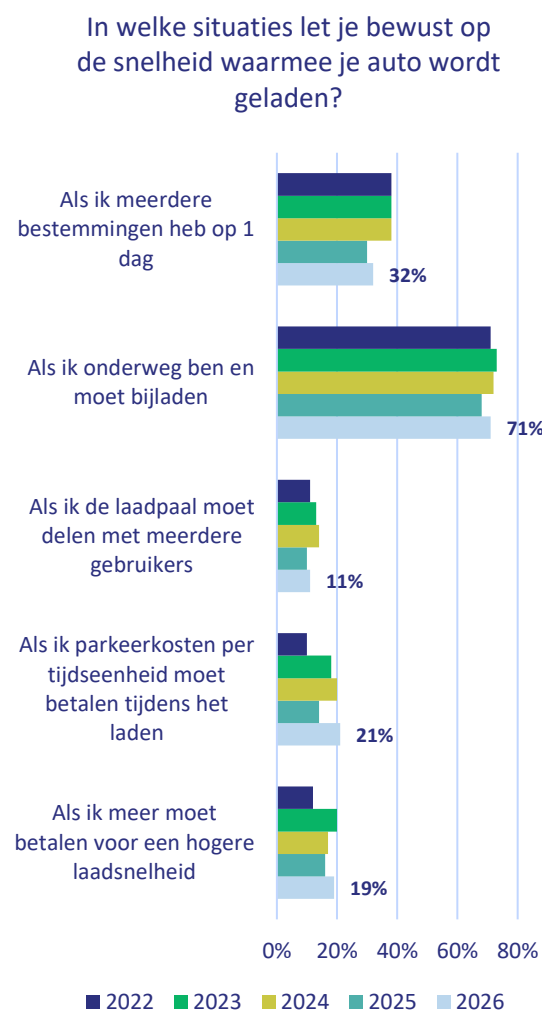
Ben je bereid om de drukke momenten op het elektriciteitsnet te mijden op openbare laadpalen (16:00-21:00)?



EV-rijders kijken bewust naar de laadsnelheid bij onderweg bijladen en bij meerdere bestemmingen op de dag. [N=515]

Onderweg bijladen (71%) is met uitstek de meest genoemde situatie waarbij de EV-rijder let op de laadsnelheid. 32% geeft aan dit ook te doen als zij meerdere bestemmingen op een

dag hebben. Bij meerkosten aan het blijven staan zoals parkeerkosten (21%), hoge kosten voor snel laden (19%) en tijdstarief voor laden (23%) is het sentiment vergelijkbaar. Deze laatste is nieuw toegevoegd in 2026, en daarom niet opgenomen in de vergelijkingsfiguur onderstaand. De verschillen tussen de zakelijk en privé EV-rijder zijn klein, echter valt het wel op dat de zakelijke rijder vaker bewust op de laadsnelheid let bij meerdere bestemmingen op één dag (22% versus 15%) en minder vaak bij een meerprijs voor een hogere laadsnelheid (6% versus 11%).

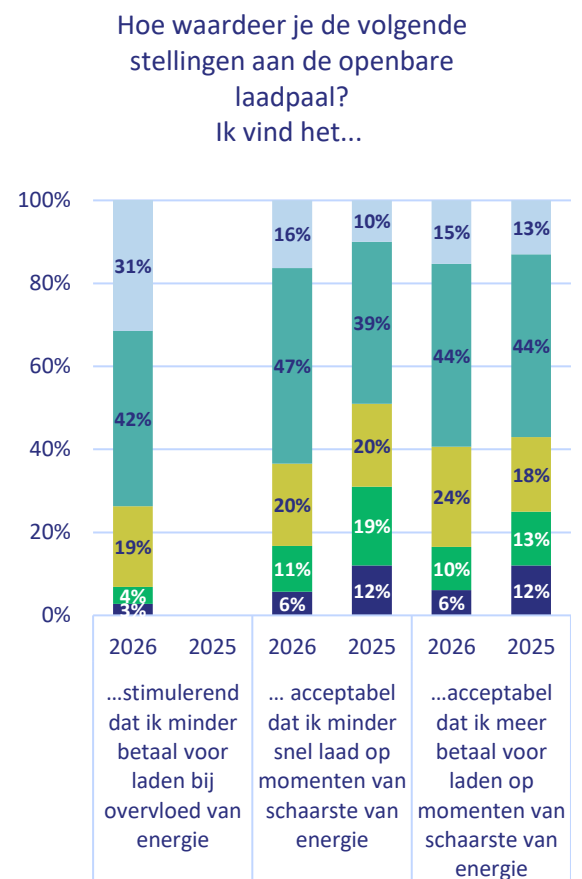


63% van de EV-rijders vindt het acceptabel om minder snel te laden op momenten van schaarste aan energie. [N=508]

Dat is een stuk meer vergeleken met vorig jaar, toen gaf 49% aan het hier (helemaal) mee eens te zijn.

73% van de EV-rijders vindt het stimulerend dat ze minder hoeven te betalen voor het laden bij overvloed aan energie. [N=508]

Daartegenover staat dat meer dan de helft van de EV-rijders (59%) het acceptabel vindt om meer te betalen op minder optimale momenten. Dat is iets toegenomen vergeleken met vorig jaar.



■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens
 ■ Neutraal ■ Mee eens
 ■ Helemaal mee eens

9% van de EV-rijders heeft weleens een klacht ingediend over slim laden bij de laadpaal. [N=119]

44% van de EV-rijders krijgt weleens te maken met meerdere meldingen dat de laadsessie is gestart/gestopt, 7% zegt dat dit (heel) vaak gebeurt.

38% maakt weleens mee dat de laadsessie is onderbroken en niet hervat, 3% maakt dit (heel) vaak mee.

49% maakt weleens mee dat de auto nog aan het laden is bij vertrek, en dus nog niet vol is.

2% geeft aan dat dit (heel) vaak gebeurt. Dat de auto niet voldoende is geladen voor de volgende rit gebeurt iets minder vaak. 41% maakt dit weleens mee en niemand geeft aan dat dit (heel) vaak gebeurt.

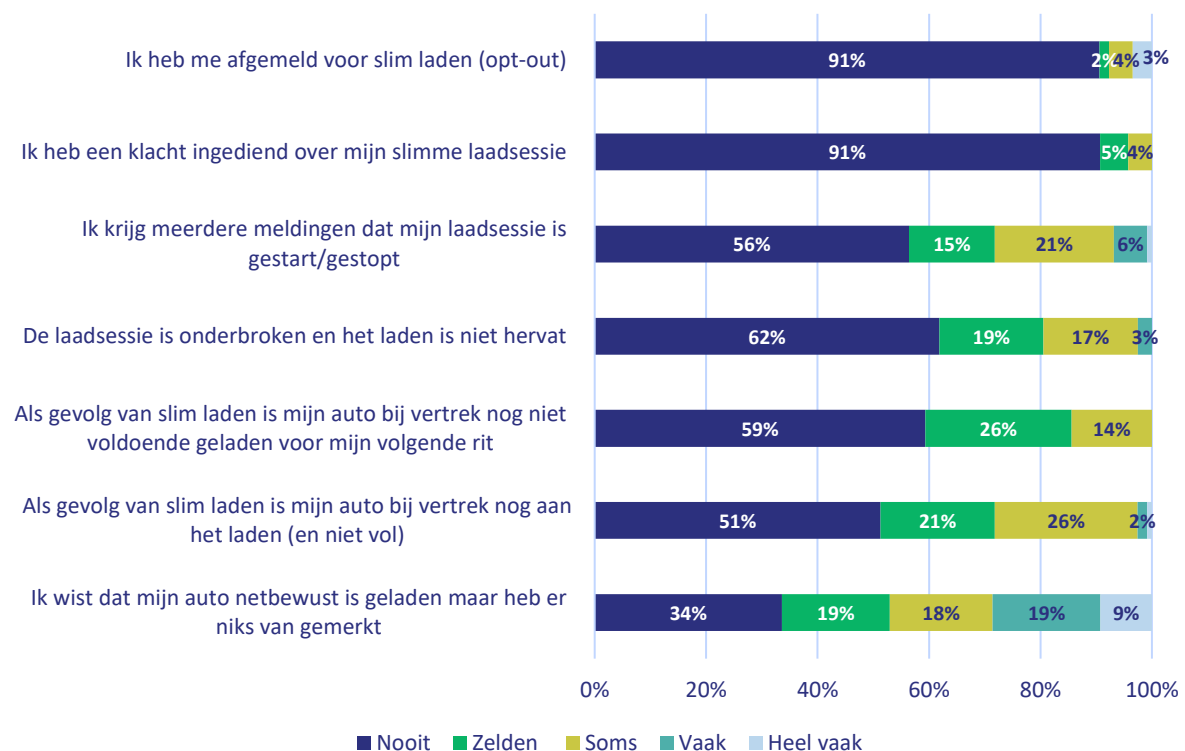
47% vindt een niet-volgeladen auto bij vertrek storend. [N=57]

Als men aangeeft dat de auto niet helemaal vol is geladen bij vertrek, is gevraagd hoe storend men dat vindt. 21% vindt dit niet storend en 32% is neutraal.

Netbewust/slim laden gebeurt ook regelmatig zonder dat de EV-rijder er iets van merkt.

28% geeft aan dat ze weten dat hun EV netbewust is geladen, maar dat ze het (heel) vaak niet merken.

Geef aan hoe vaak de volgende situaties zich voordoen tijdens slim opladen bij een openbare laadpaal



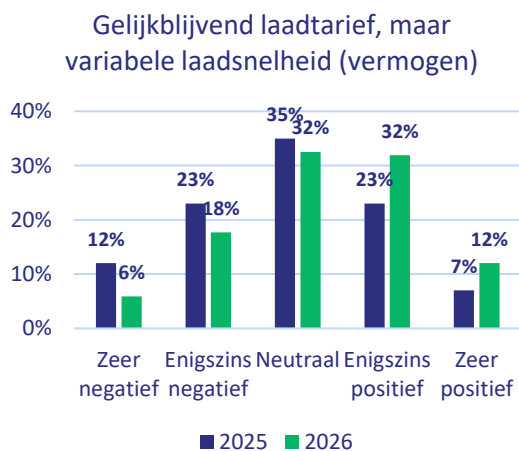
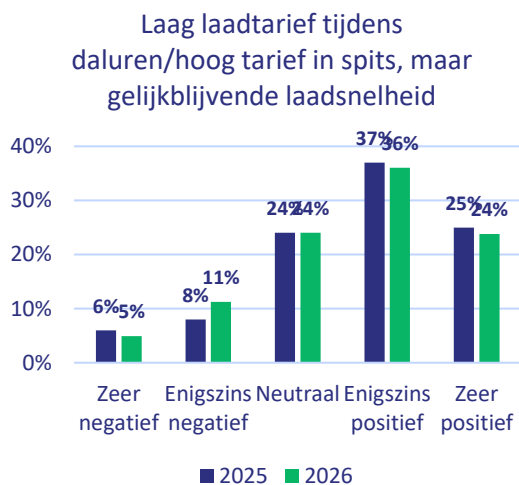
De EV-rijder is positiever over sturen op basis van prijs dan sturen op basis van netcapaciteit. [N=515]

De EV-rijder is gevraagd deze twee stellingen over slim laden te waarderen.

60% is positief over variabele tarieven bij gelijkblijvende laadsnelheid. Dat is ongeveer gelijk gebleven met de resultaten van vorig jaar.

44% is positief over een variabele laadsnelheid bij gelijkblijvende tarieven. Dit percentage is flink toegenomen vergeleken met de resultaten van vorig jaar.

Hoewel de EV-rijder sturen op basis van vermogen (met gelijkblijvend prijs) positiever ontvangt dan vorig jaar, blijft er voorkeur voor een wisselende prijs met gelijkblijvend vermogen.



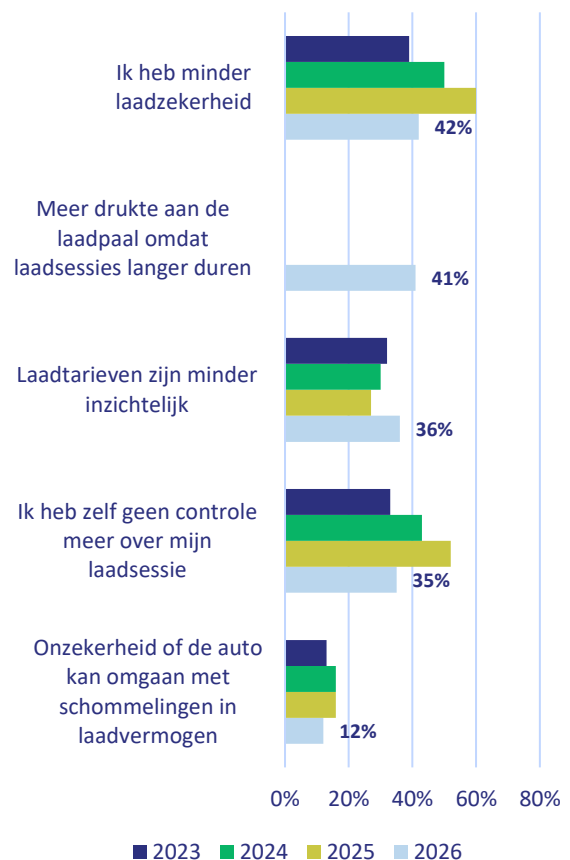
De angst om niet volledig volgeladen te zijn is sterk afgenomen bij slim laden aan de openbare laadpaal. [N=509]

EV-rijders die laden aan de openbare laadpaal gaven aan dat een mindere laadzekerheid (42%) het grootste beoogde knelpunt is. Dit is een sterke afname ten opzichte van vorig jaar, toen nog 60% dit vond. Ook de wens om controle te hebben over de laadsessie is afgenomen, 35% in 2026 ten opzichte van 52% in 2025.

Een nieuw knelpunt, wat voorgaande jaren niet is uitgevraagd, is het toenemen van drukte bij de laadpaal, omdat laadsessies langer duren. 41% van de EV-rijders ziet hier een potentieel knelpunt in.

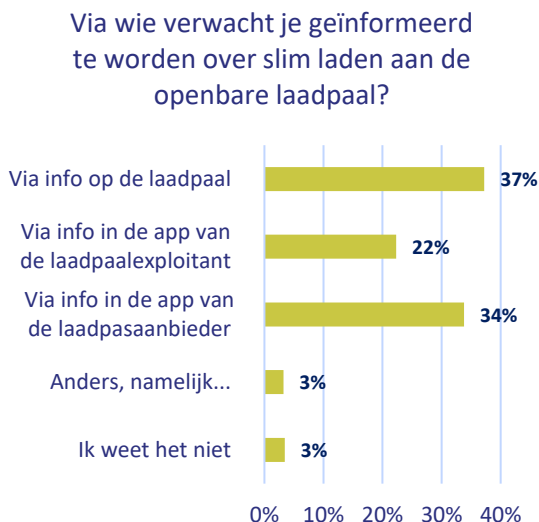
24% van de respondenten heeft aangegeven überhaupt geen knelpunten te voorzien.

Voorzie je knelpunten bij het toepassen van slim laden op je laadsessie aan de openbare laadpaal?



EV-rijders willen geïnformeerd worden over slim laden via info op de laadpaal zelf (37%). [N=509]

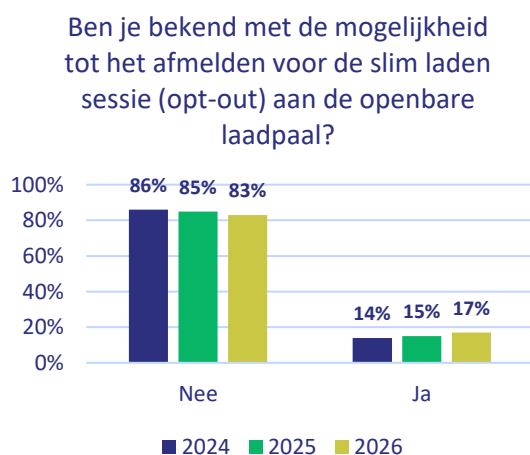
Via de app van de laadpasaanbieder ook een veel verwachte optie (34%). Het minst populair is via de app van de laadpaalexploitant (22%).



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.

83% van de EV-rijders geeft aan niet bekend te zijn met de opt-out mogelijkheid aan de openbare laadpaal. [N=508]

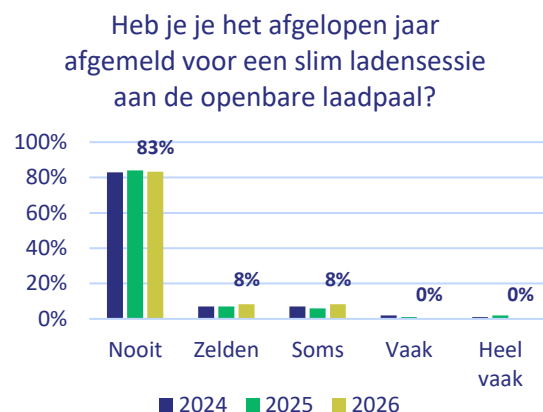


95% is de afmeldoptie nooit tegengekomen bij een openbare laadpaal. [N=508]

In dit percentage zijn ook de EV-rijders die niet bekend zijn met de afmeldoptie meegenomen. 1% (4 respondenten) geven aan de afmeldoptie vaak tegen te komen. 1% soms en 3% zelden.

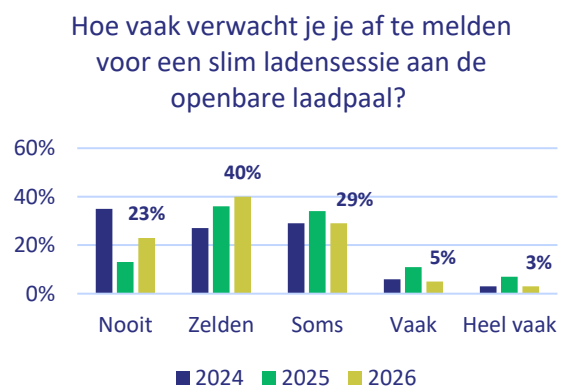
Er wordt zelden gebruik gemaakt van de opt-out mogelijkheid. [N=24]

De afmeldoptie wordt in de praktijk nauwelijks aangetroffen. Ook als dat wel het geval is, maakt slechts een klein deel gebruik van deze optie. 83% maakt nooit gebruik van de afmeldoptie, 8% gebruikt deze zelden en 8% soms.



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=495]

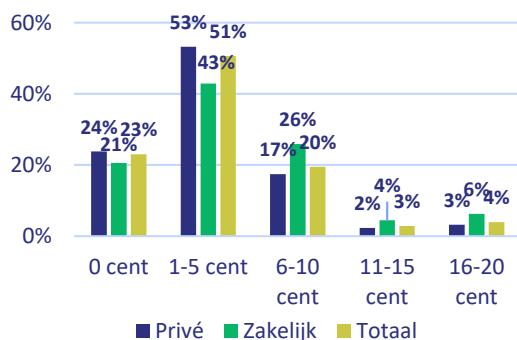
Het overgrote deel (69%) geeft aan zelden/soms gebruik te willen maken van de opt-out mogelijkheid, 23% geeft aan deze optie nooit te willen gebruiken.



De helft van de EV-rijders is bereid een klein bedrag te betalen (1-5 cent/kWh) om af te melden voor slim laden. [N=463]

Zakelijke rijders zijn bereid om iets meer te betalen om af te melden voor slim laden dan EV-rijders die privé hebben gekocht/geleased.

Als er meerkosten zijn verbonden aan het afmelden voor de slim laden sessie, hoeveel ben je bereid te betalen? - naar constructie van rijden

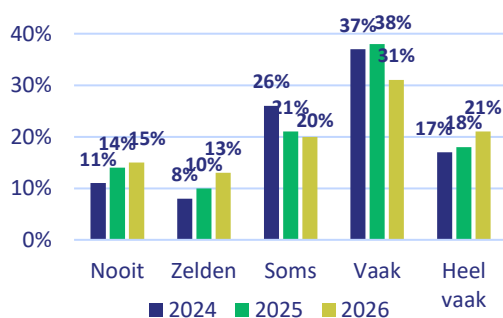


Vertrektijden doorgeven ten behoeve van slim laden

52% van de EV-rijders is bereid om via een app aan te geven wanneer ze vertrekken, en hun batterij volgeladen moet zijn. [N=496]

Wanneer de vertrektijd van de EV-rijder, en daarmee de eindtijd van de laadsessie, bekend is, kan de laadsessie optimaal worden ingepland. Meer dan de helft van de EV-rijders geeft aan dit (heel) vaak te willen doen. Daarentegen geeft 28% aan dit zelden tot nooit te willen doen.

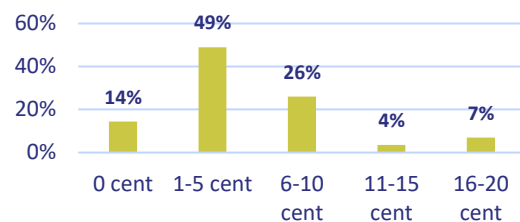
Hoe vaak ben je bereid om je vertrektijden door te geven zodat je auto slim geladen kan worden bij de openbare laadpaal? [N=496]



De helft van de EV-rijders is bereid om de vertrektijden door te geven voor een kleine vergoeding (1-5 cent/kWh). [N=472]

14% van de EV-rijders hoeft geen vergoeding voor het doorgeven van hun vertrektijden zodat de EV slim geladen kan worden.

Als er korting wordt gegeven als je je vertrektijden doorgeeft zodat je auto slim geladen kan worden, bij hoeveel korting per kWh ben je bereid om je vertrektijden door te geven?



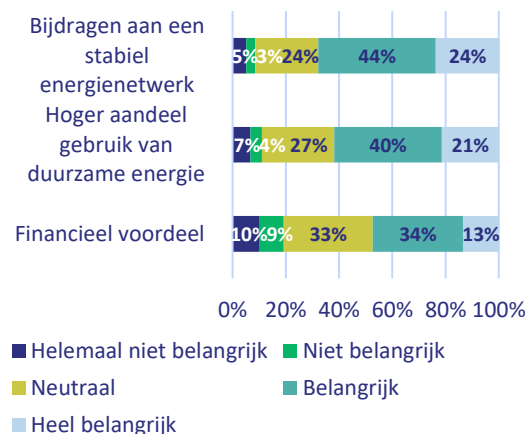
Bidirectioneel laden aan de openbare laadpaal

40% geeft aan bidirectioneel aan de openbare laadpaal te willen laden. [N=468]

Slechts een handjevol EV-rijders laadt daadwerkelijk weleens bidirectioneel aan de openbare laadpaal.

De grootste motivatie om bidirectioneel aan de openbare laadpaal te laden is het bijdragen aan een stabiel energienetwerk; 69% geeft aan dit als (heel) belangrijke motivatie te zien. [N=491]

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



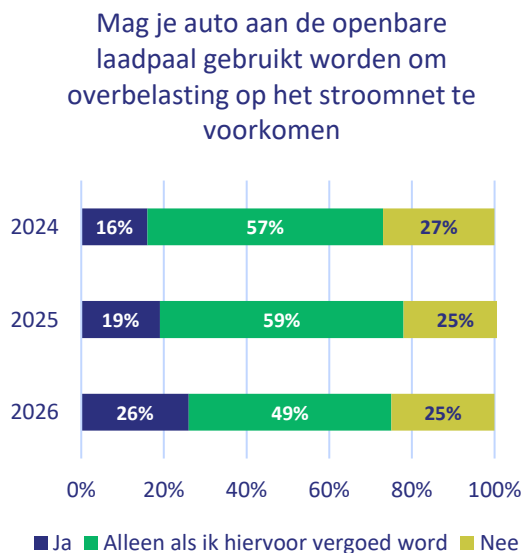
62% vindt het (heel) belangrijk om het gebruik van duurzame energie te optimaliseren en 47% wil bidirectioneel laden voor het financiële voordeel.

Verlies van controle en laadzekerheid worden in 2026 vaker als knelpunt gezien. [N=508]

De grootste zorg rondom bidirectioneel laden aan de openbare laadpaal blijft onzekerheid over mogelijk sneller capaciteitsverlies van de batterij (43%). Daarnaast bestaan zorgen over de batterijgarantie (36%), het verlies van controle over de eigen laadsessie (35%) en verminderde laadzekerheid (33%). Eveneens 33% is onzeker of de auto met slim laden kan omgaan.

74% geeft aan dat de auto aan de openbare laadpaal gebruikt mag worden om overbelasting op het stroomnet te voorkomen middels bidirectioneel laden. [N=492]

Bijna de helft van de EV-rijders (49%) wil daar wel financiële compensatie voor, en de garantie dat ze voldoende capaciteit behouden.



3.8 Snelladen

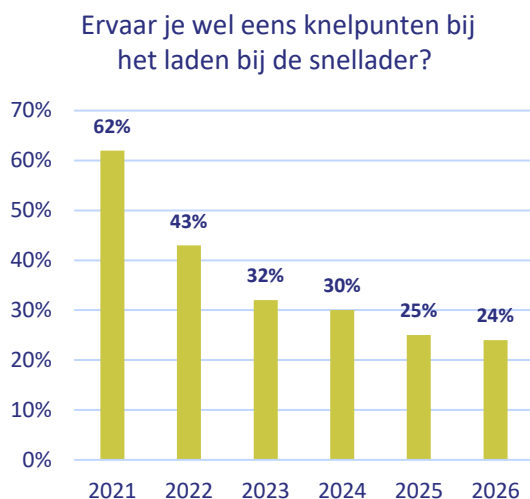
Algemeen rapportcijfer

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

Knelpunten bij het snelladen

76% van de EV-rijders ervaart geen knelpunten bij het laden bij de snellader. [N=611]

Vorig jaar gaf 75% aan geen knelpunten te ervaren bij de snellader, hiermee wordt de positieve trend sinds 2021 doorgezet.



Inzicht in knelpunten

Gebruikers van openbare laadpalen kunnen met verschillende knelpunten te maken krijgen. Om onderscheid te maken tussen het aantal EV-rijders dat het knelpunt weleens meemaakt, de ernst (mate van hinder) van het knelpunt en in hoeveel procent van de sessies het knelpunt wordt ervaren, zijn de resultaten vanuit drie perspectieven bekeken.

Knelpunt genoemd [N=611]

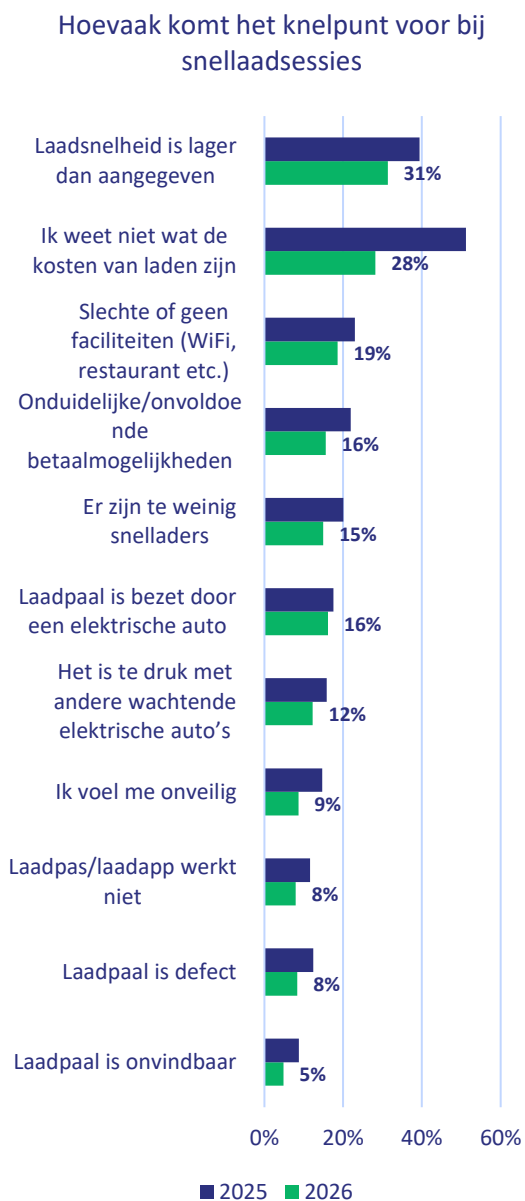
Als we alleen kijken naar hoeveel EV-rijders een knelpunt überhaupt ervaren, dan wordt een lagere laadsnelheid dan aangegeven het vaakst genoemd (19%). Daarna volgt een laadpaal die bezet is door een andere elektrische auto (18%). Een onveilig gevoel wordt het minst vaak genoemd (9%).

Hoe vaak wordt het knelpunt genoemd



Aandeel laadsessies waarin het knelpunt wordt ervaren [N=611]

Dat een knelpunt wordt genoemd, betekent dat de EV-rijder het 'weleens' ervaart, maar zegt niets over hoe vaak. Als vervolgvraag is gesteld in hoeveel procent van de laadsessies het knelpunt is ervaren, als de EV-rijder aangeeft dat knelpunt weleens mee te maken. Een lagere laadsnelheid dan aangegeven komt het vaakst voor. In 31% van de sessies ervaart men dit knelpunt. Daarna volgen het niet weten wat de laadkosten zijn (28%) en slechte of ontbrekende faciliteiten (19%). Een defecte (8%) of onvindbare (5%) laadpaal wordt het minst vaak ervaren.



Hinderlijkheid van het knelpunt [N=611]

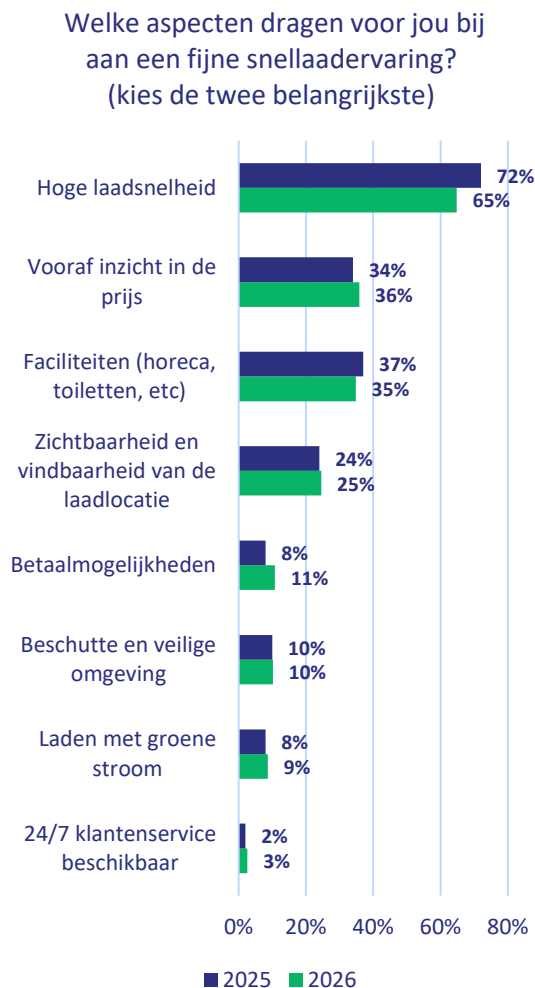
Een niet werkende laadpas of laadapp wordt als meest hinderlijk ervaren (77%). Daarna volgen een defecte (71%) of onvindbare (63%) laadpaal. Slechte of ontbrekende faciliteiten (20%) en een door een EV bezette laadpaal (27%) worden als minst hinderlijk ervaren.



Uiteindelijk is te zien dat een lagere laadsnelheid dan aangegeven het meest wordt ervaren en het vaakst voorkomt. Daarmee is dit een relatief structureel knelpunt bij het snelladen. Andere knelpunten zijn vaak zeldzaam maar wel erg hinderlijk: zoals een niet werkende laadpas/laadapp of een onvindbare of defecte laadpaal. Deze knelpunt komen nauwelijks voor, maar zijn in die geringe gevallen dat het wel gebeurt erg hinderlijk.

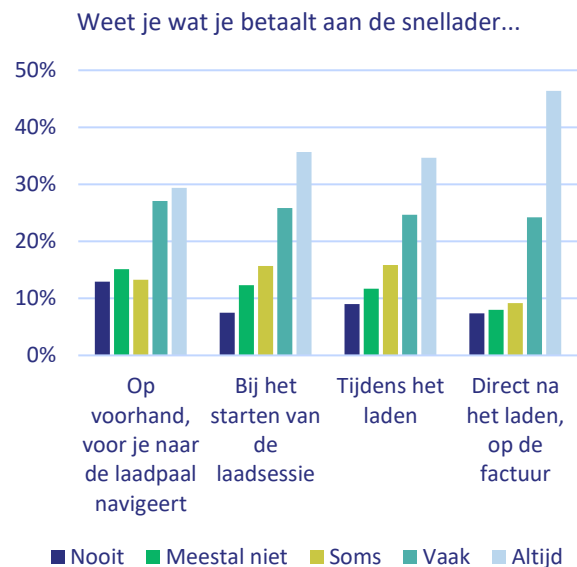
Als de laadsnelheid lager is dan verwacht, dan laat men over het algemeen het voertuig langer aan de laadpaal staan (49%) [N=70] 14% plant onderweg nog een extra laadstop in, en 24% neemt genoegen met een minder volgeladen EV.

Laadsnelheid is de belangrijkste factor voor een fijne snellaadervaring. [N=611] Verder geeft de EV-rijder aan dat vooraf inzicht in de prijs (36%) en faciliteiten als horeca en toiletten (35%) bijdragen aan een fijne snellaadervaring. Deze resultaten zijn nagenoeg hetzelfde als vorig jaar.



Betaalmethode en prijstransparantie bij de snellader

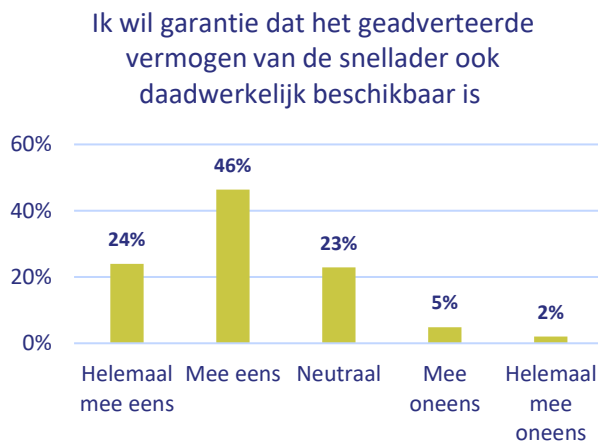
De EV-rijder weet bij het starten van de snellaadsessie in 62% van de gevallen (vaak/altijd) wat de kosten zijn. [N=589] Op de factuur weet 70% van de EV-rijders vaak/altijd wat ze hebben betaald.



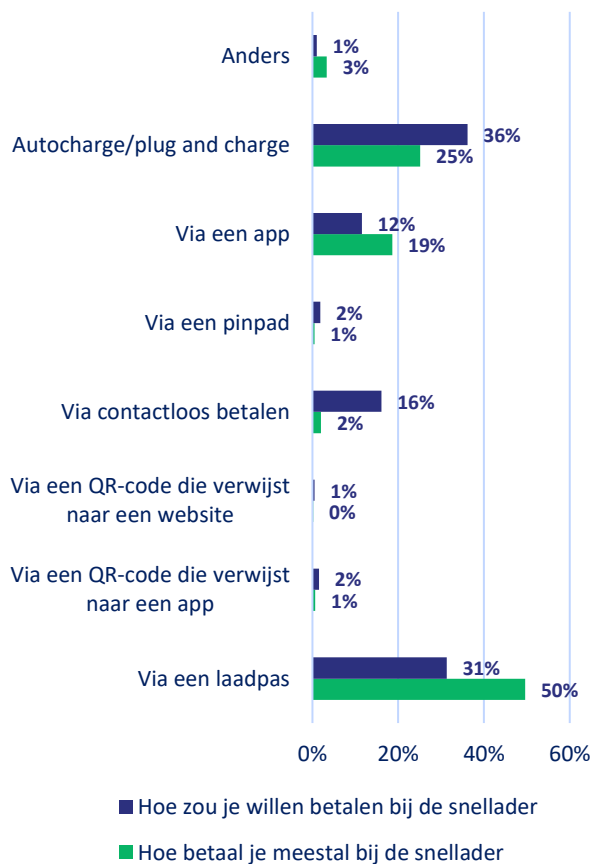
De prijs op de factuur komt in 94% van de gevallen overeen met de prijs die tijdens het laden is gecommuniceerd. [N=451] 6% geeft aan dat dit soms/nauwelijks het geval is.



De snellader wil garantie dat het geadverteerde vermogen van de snellader ook daadwerkelijk beschikbaar is. [N=598]



De EV-rijder betaalt meestal met een laadpas. Betalen met de laadpas is ook een gewenste betaalwijze, maar de EV-rijder geeft ook aan vaker gebruik te willen maken van contactloos betalen en autocharge vergeleken met de huidige situatie. Bijna niemand wenst gebruik te maken van betalen via een QR-code.



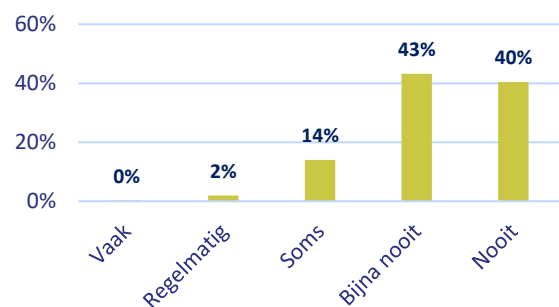
Binnenstedelijk snelladen

Slechts een klein deel van de elektrische rijders maakt weleens gebruik van snelladers in de gebouwde omgeving. [N=599]

Naast het laden langs het hoofdwegennet, zijn er ook snelladers in de gebouwde omgeving, 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.

Maak je gebruik van binnenstedelijke snelladers (zoals bij bouwmarkten, supermarkten of binnenstedelijke 'tankstations')?



De belangrijkste reden voor het gebruik van binnenstedelijke snelladers is het gemak. [N=24]

Als men er toch moet zijn, dan kan er gelijk geladen worden (50%).

De EV-rijder heeft geen behoefte aan een snellaadvoorziening op een binnenstedelijke plek. [N=501]

74% 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. 27% van de EV-rijders geeft daarnaast aan niet vaak op dergelijke locaties te komen.

3.9 Laden op het werk

Algemeen rapportcijfer

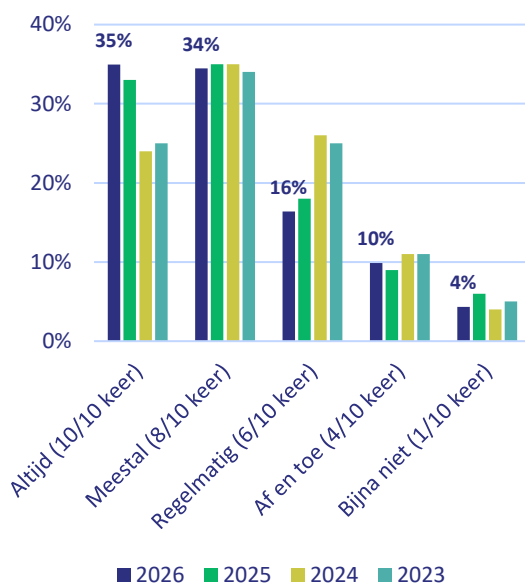
Rapportcijfer algemeen	7,7
Rapportcijfer met ervaren knelpunt	6,9
Rapportcijfer zonder ervaren knelpunt	8,4

Laadpalen op het werk zijn meestal beschikbaar. [N=415]

69% geeft aan dat de laadpalen meestal of altijd vrij zijn wanneer zij willen laden.

40% geeft aan dat er afspraken zijn gemaakt over het verplaatsen van de auto zodra deze is volgeladen.

Als je gaat laden bij een laadpaal op je werk, hoe vaak is deze beschikbaar?



35% van de EV-rijders laadt gratis op het werk. [N=416]

35% betaalt gemiddeld 36 cent per kWh op het werk. De overige 30% weet niet of ze betalen voor laden op het werk.

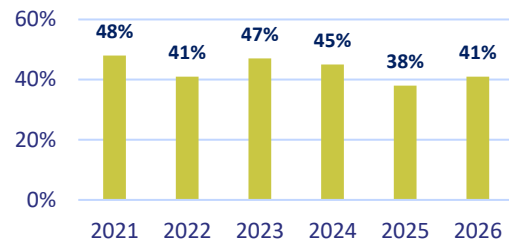
EV-rijders die op het werk gratis kunnen laden, laden daar ook 41% van hun kilometers. Dat is meer dan de kilometers die ze thuis opladen: 35% (laadpunt thuis en stopcontact thuis). [N=145]

Knelpunten bij laden op het werk

De meeste EV-rijders ervaren geen knelpunten bij laden op het werk (59%). [N=415]

Vorig jaar was dit nog 65%.

Ervaar je wel eens knelpunten bij het laden op het werk?

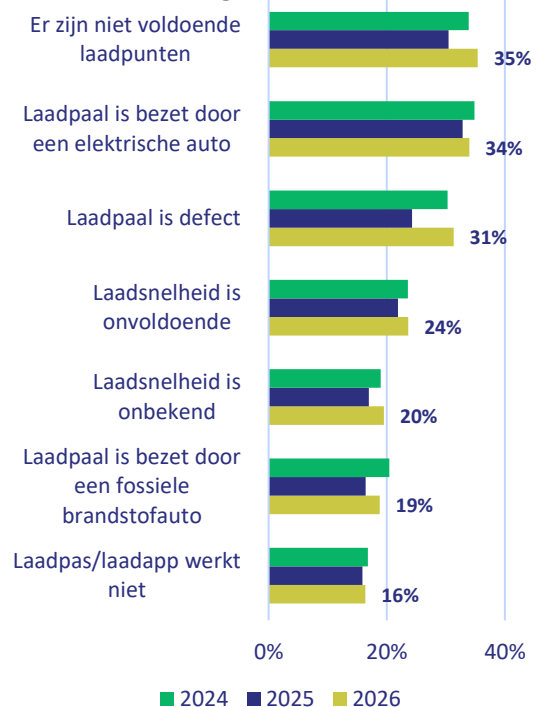


Inzicht in knelpunten

Gebruikers van openbare laadpalen kunnen met verschillende knelpunten te maken krijgen. Om onderscheid te maken tussen het aantal EV-rijders dat het knelpunt weleens meemaakt, de ernst (mate van hinder) van het knelpunt en in hoeveel procent van de sessies het knelpunt wordt ervaren, zijn de resultaten vanuit drie perspectieven bekeken.

Knelpunt genoemd [N=415]

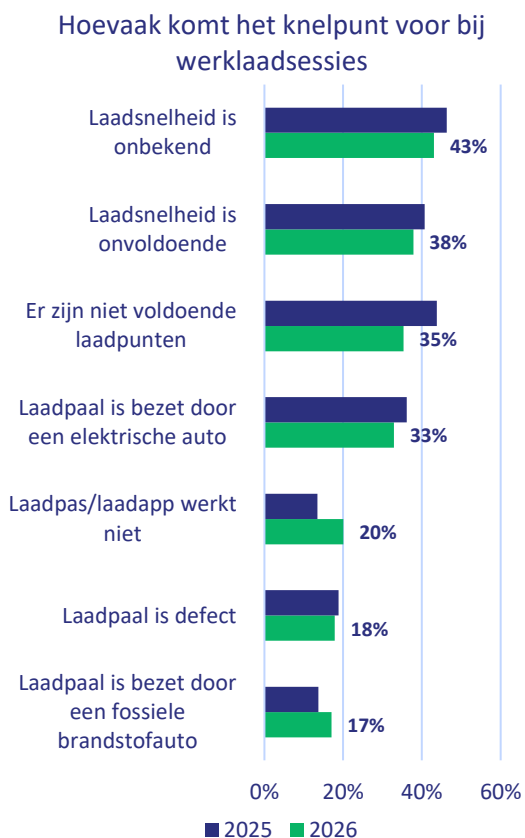
Hoe vaak wordt het knelpunt genoemd



Als we alleen kijken naar hoeveel EV-rijders een knelpunt überhaupt ervaren, dan wordt onvoldoende laadpunten het meest genoemd (35%). Daarna volgen een door een EV bezette laadpaal (34%) en een defecte laadpaal (31%). Een niet werkende laadpas/laadapp (16%) en door een brandstofauto bezette laadpaal (19%) worden het minst vaak genoemd.

Aandeel laadsessies waarin het knelpunt wordt ervaren [N=415]

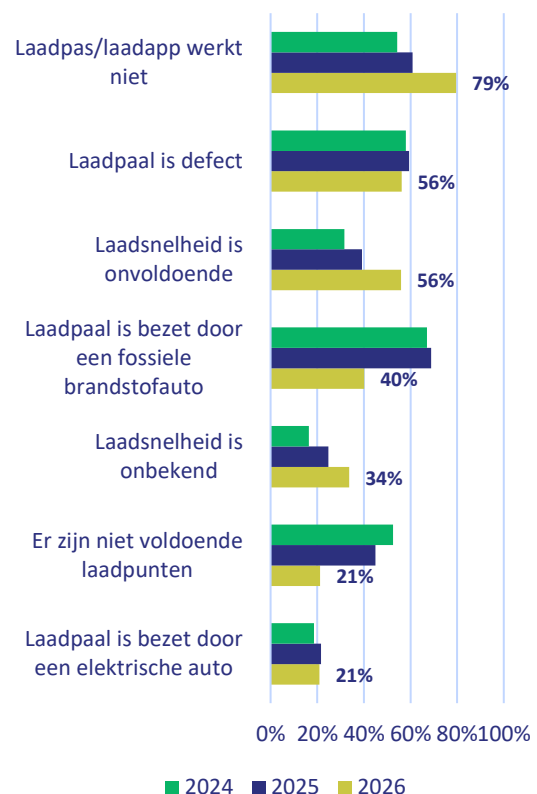
Dat een knelpunt wordt genoemd, betekent dat de EV-rijder het 'weleens' ervaart, maar zegt niets over hoe vaak. Als vervolgvraag is gesteld in hoeveel procent van de laadsessies het knelpunt is ervaren, als de EV-rijder aangeeft dat knelpunt weleens mee te maken. Een onbekende laadsnelheid komt het vaakst voor. In 43% van de sessies ervaart men dit knelpunt. Daarna volgen een te lage laadsnelheid (38%) en te weinig laadpunten (35%). Een defecte laadpaal (18%) of een door een brandstofauto bezette laadpaal (17%) worden het minst vaak ervaren.



Hinderlijkheid van het knelpunt [N=415]

Een niet werkende laadpas/laadapp wordt als meest hinderlijk ervaren (79%). Daarna volgen een defecte laadpaal en een te lage laadsnelheid (beide 56%). Een onbekende laadsnelheid wordt als minst hinderlijk ervaren (34%).

Welke van onderstaande knelpunten ervaar je als hinderlijk bij het laden op je werk?



Uiteindelijk is te zien dat te weinig laadpunten vaak wordt genoemd en vaak voorkomt. Ook wordt het als redelijk hinderlijk ervaren. Dit is een ander verhaal bij een onbekende laadsnelheid: dit knelpunt wordt redelijk veel genoemd, maar niet in heel veel laadsessies ervaren en ook niet heel hinderlijk gevonden. Een door een brandstofauto bezette laadpaal wordt als meest hinderlijk beoordeeld, maar niet vaak genoemd en komt ook niet heel vaak voor in de praktijk.

Slim laden op het werk

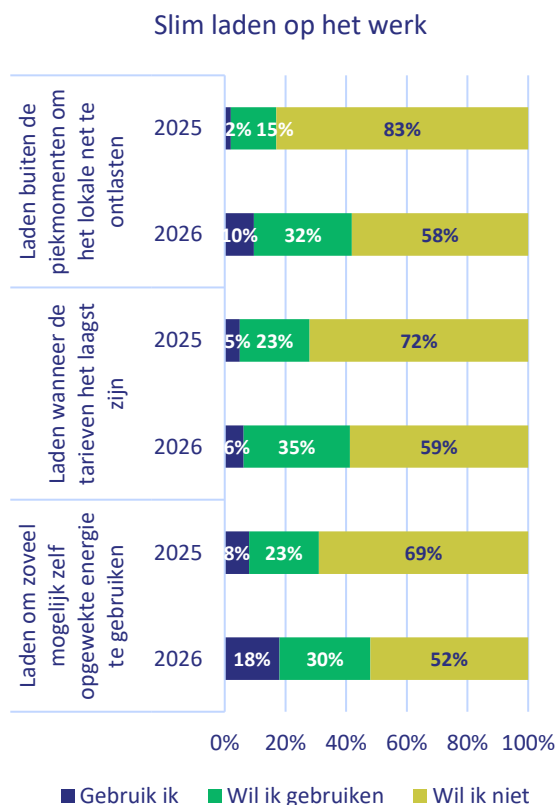
34% van de werkladers laadt slim op het werk. [N=415]

Laden om zoveel mogelijk zelf opgewekte energie te gebruiken wordt bij 18% van de EV-rijders toegepast, vorig jaar was dat bij 8%. Laden buiten de piekmomenten om het lokale net te ontlasten wordt bij 10% van de EV-rijders op het werk toegepast, vorig jaar was dat bij 5%).

Laden wanneer de tarieven het laagst zijn is ongeveer gelijk gebleven en wordt bij 6% van de werkladers toegepast.

32% van de werkladers wil slim laden om het lokale net te ontlasten. [N=415]

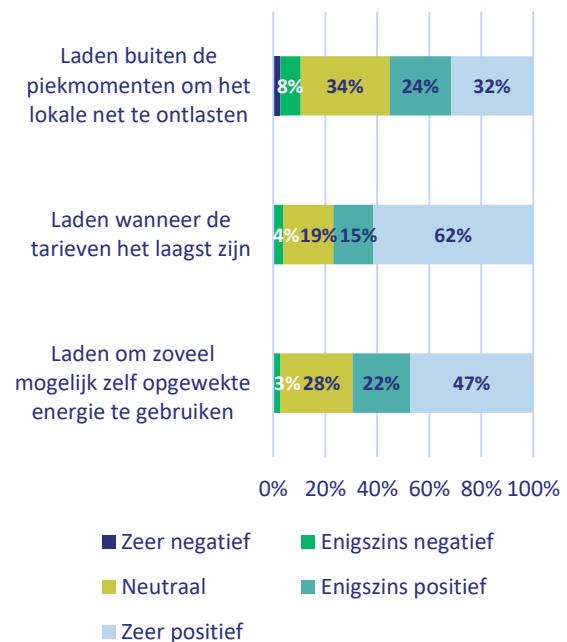
De interesse hierin is meer dan verdubbeld ten opzichte van vorig jaar, toen wilde 15% dit gebruiken. De wens om te laden wanneer de tarieven het laagst zijn is toegenomen van vorig jaar 23% vorig jaar naar 35% nu. Ook wil men meer slim laden op het werk om meer duurzame energie te gebruiken (30%) ten opzichte van 23% vorig jaar.



Ervaringen met slim laden op het werk zijn voornamelijk (zeer) positief. [N=138]

55% is (zeer) positief over het laden buiten de piekmomenten om het lokale net te ontlasten. Over laden wanneer de tarieven het laagst zijn is 77% (zeer) positief en laden om zoveel mogelijk zelf opgewekte energie te gebruiken kan rekenen op 69% (zeer) positieve EV-rijders.

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



4. Inzichten 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.

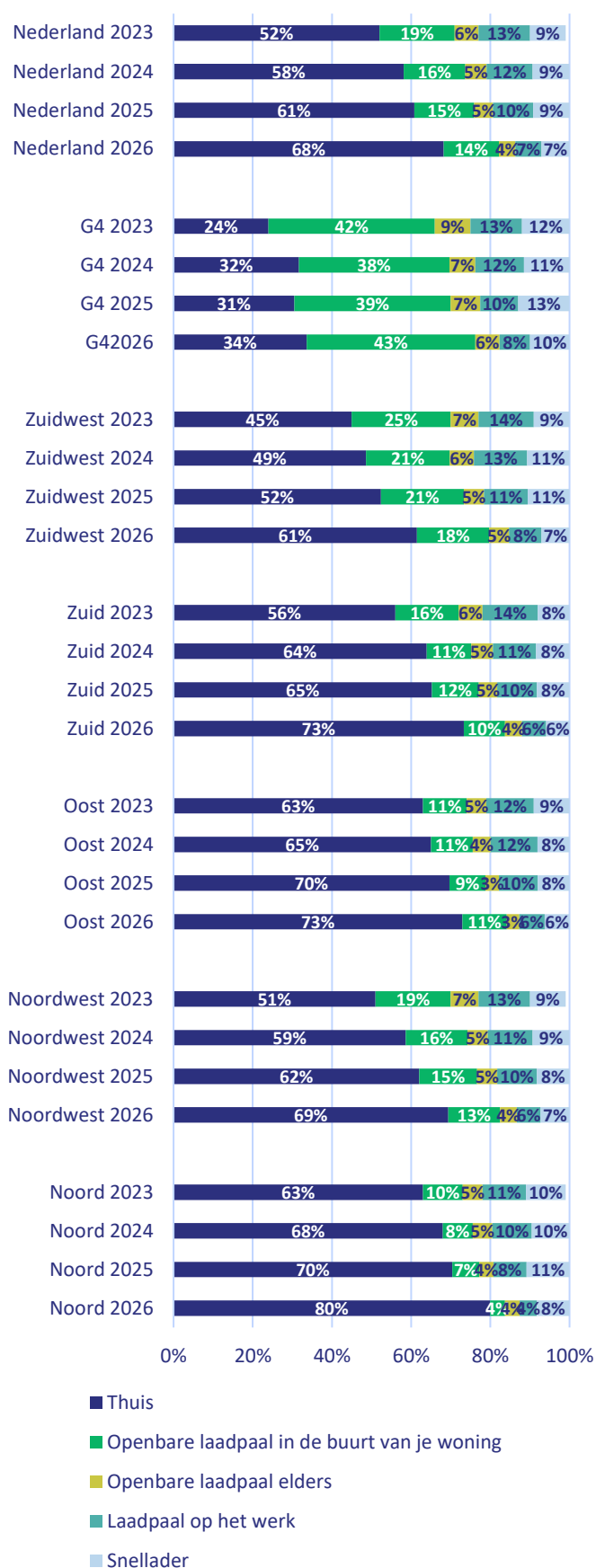
Regio	Gebied	Aantal respondenten
G4	Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht	161
Noord	Drenthe, Friesland, Groningen	244
Noordwest	Flevoland, Noord-Holland (behalve Amsterdam), Utrecht (behalve de stad Utrecht)	510
Oost	Gelderland, Overijssel	520
Zuid	Noord-Brabant, Limburg	487
Zuidwest	Zeeland, Zuid-Holland (behalve Den Haag en Rotterdam)	414

In NAL-regio's Noord en Oost wordt het meest thuis geladen, in de G4 wordt het meest openbaar geladen. [N=2.336]

Over het algemeen geldt: hoe landelijker de regio, hoe meer men via de eigen stroomaansluiting laadt. NAL-regio's Noord, Oost en Zuid spannen hiermee de kroon, waar voor meer dan 70% thuis geladen wordt. Dit tegenover de G4, waar het minst thuis geladen wordt, met 34%

Dat betekent overigens niet dat het totale laadvolume op openbare laadpalen afneemt. Door de toename van elektrische voertuigen neemt het aantal afgenomen kWh op openbare palen nog steeds flink toe.

Laadmix per jaar



Het aandeel thuisladers in de G4 neemt af. [N=1.703]

In regio's Noord, Noordwest en Zuidwest neemt het aandeel thuisladers licht toe.

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 regio Zuidwest en Noordwest sterk toegenomen.

In de regio Noord en Zuid is het aandeel VPA-gebruikers afgenomen.

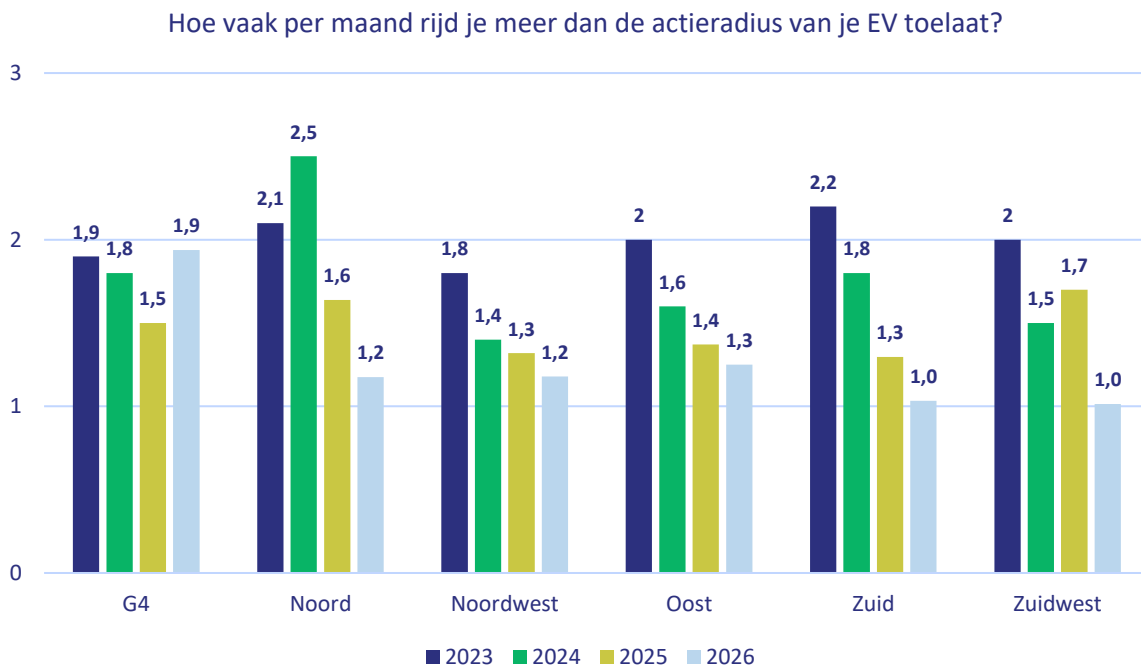
Thuis laden via eigen aansluiting



In de G4 wordt het vaakst onderweg bijgeladen, terwijl dit in Zuid en Zuidwest het minst vaak gebeurt. [N=2.316]

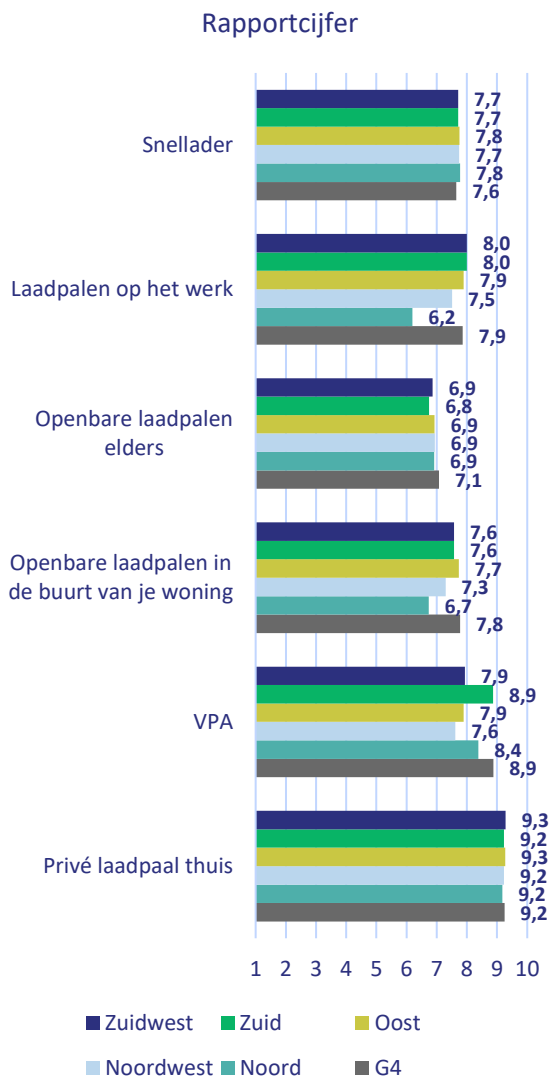
EV-rijders in de G4 laden in 2026 gemiddeld 1,9 keer onderweg bij. Daarmee is de G4 de enige regio waar het aantal keer bijladen ten opzichte van 2025 toeneemt (van 1,5 naar 1,9). In Oost wordt gemiddeld 1,3 keer bijgeladen, gevolgd door Noord en Noordwest met beide 1,2 keer. In Zuid en Zuidwest ligt dit met gemiddeld 1,0 keer het laagst.

Waar in de meeste regio's het aantal keer onderweg bijladen verder afneemt of stabiliseert, laat de G4 in 2026 juist een tegengestelde ontwikkeling zien.



Rapportcijfers voor laadmogelijkheden zijn vergelijkbaar per regio. [N=1.631]

Net als in 2025 zijn de regionale verschillen beperkt. De grootste verschillen zijn zichtbaar bij openbare laadpalen nabij de woning: Noord geeft hiervoor een 6,7, tegenover 7,8 in de G4. Ook laadpalen op het werk worden in Noord lager beoordeeld (6,2) dan in andere regio's (7,5-8,0).



In alle zes de regio's wordt relatief minder vaak een knelpunt ervaren tijdens het openbaar laden ten opzichte van voorgaande jaren. [N=501]

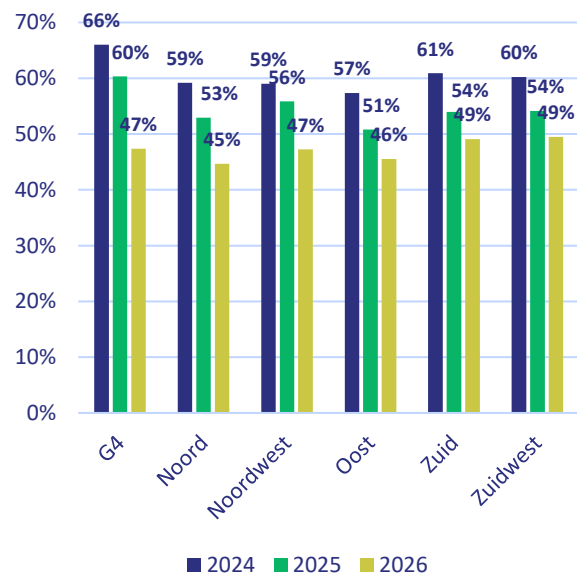
In regio's Zuid en Zuidwest wordt het vaakst een knelpunt ervaren (49%). Verder valt op dat over de jaren heen het aantal ervaren knelpunten afneemt voor alle regio's. De meest

voorkomende knelpunten zijn een bezette laadpaal, laadpaalkleven en een defecte laadpaal, terwijl een fossiele auto op de laadplek relatief veel hinder veroorzaakt. Een laadpaal die bezet is door een ladende EV wordt in alle regio's vaak ervaren: van 36% in Noord tot 45% in Oost. De ervaren hinder hiervan blijft relatief beperkt. Laadpaalkleven komt eveneens veel voor, vooral in Noordwest (44%) en Noord (43%). In Noordwest wordt dit bovendien relatief vaak als heel (erg) hinderlijk ervaren (26%).

Een defecte laadpaal wordt het vaakst ervaren in de G4 (44%) en in Noordwest en Zuidwest (beide 38%). De hinder is daarbij relatief groot: in Noordwest en Zuidwest beoordeelt 25% dit als heel (erg) hinderlijk.

Een laadplek die bezet is door een fossiele auto wordt door 32-40% ervaren, maar veroorzaakt relatief veel hinder. In de G4, Oost en Zuidwest vindt 28% dit heel (erg) hinderlijk.

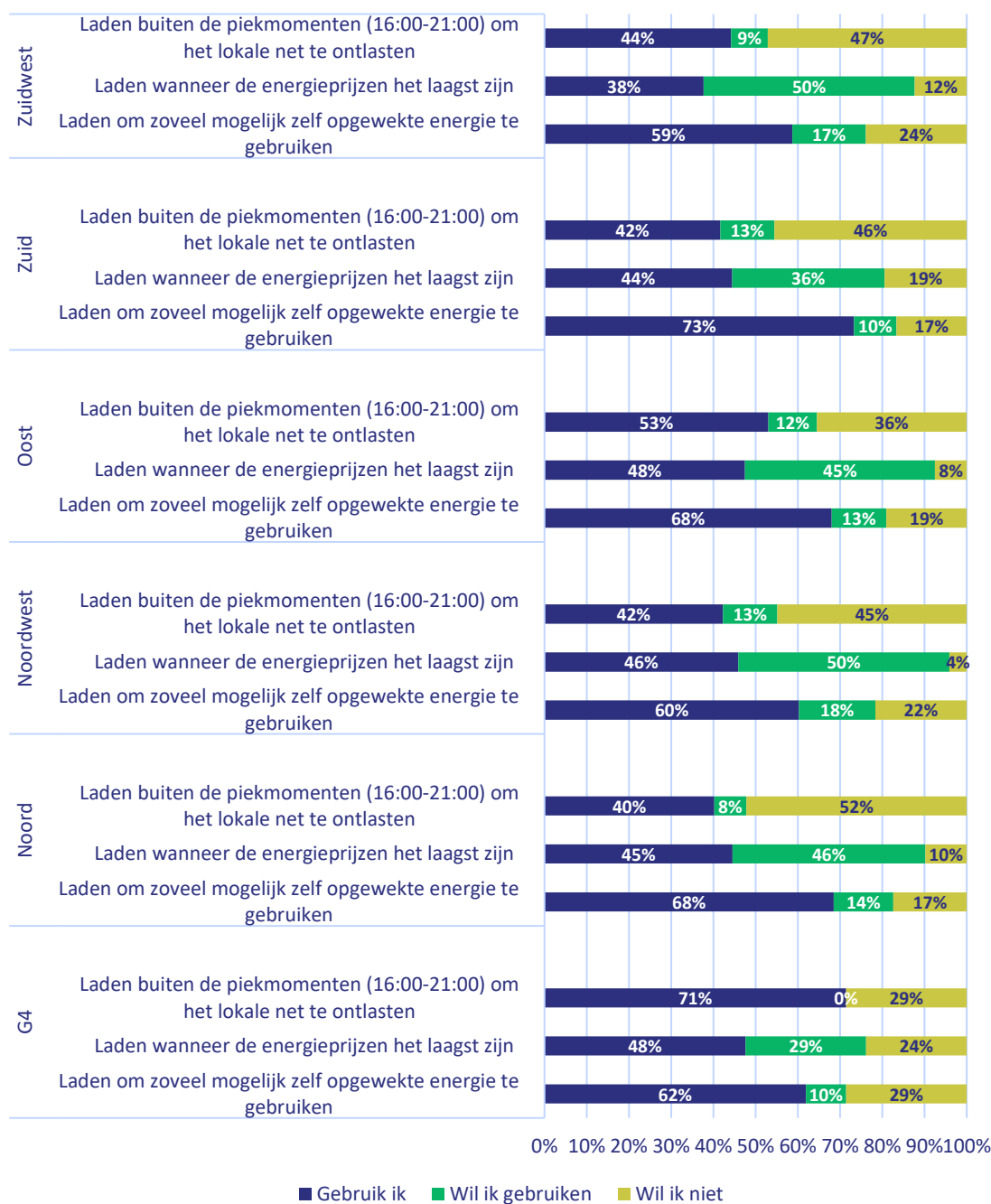
Heb je wel eens knelpunten ervaren bij openbaar laden?



Slim laden thuis wordt al redelijk goed toegepast, en de interesse verschilt per regio.
[N=825]

Laden met zoveel mogelijk zelf opgewekte energie wordt het vaakst toegepast in regio Zuid (73%). Wat verder opvalt is dat laden buiten de piekmomenten veel gebeurt in de regio G4. In de regio's Zuidwest en Noordwest is de meeste animo om thuis slim te laden op basis van energieprijzen.

Slim laden thuis per regio

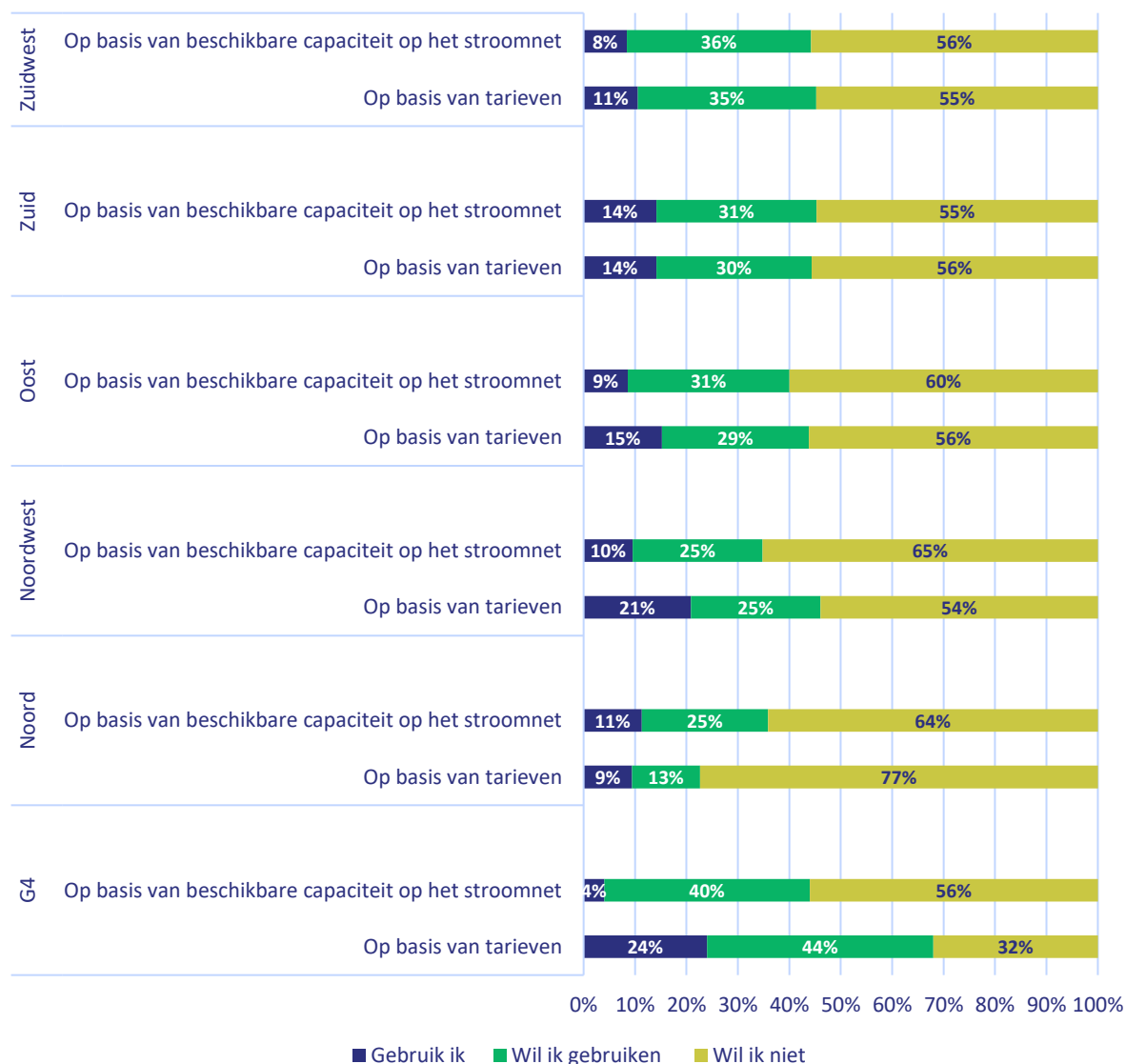


Slim openbaar laden aan de openbare laadpaal wordt nog beperkt toegepast en de interesse verschilt per regio. [N=524]

Laden op basis van tarieven wordt het vaakst toegepast in de G4 (24%) en Noordwest (21%). In de G4 is ook de interesse hierin het grootst (44%), terwijl in Noord 77% dit niet wil gebruiken. Laden op basis van beschikbare netcapaciteit wordt in alle regio's beperkt toegepast (4-14%). De interesse hierin is het hoogst in Zuidwest (36%) en de G4 (40%).

Slim laden wordt niet op elke openbare laadpaal aangeboden, het aandeel openbare laadpalen waarop slim geladen kan worden verschilt ook per regio.

Slim laden openbaar per regio



Slim laden op het werk wordt nog beperkt toegepast, en de interesse verschilt per regio. [N=396]

Het benutten van zelf opgewekte energie wordt het vaakst toegepast in Zuidwest (21%), Oost en Zuid (beide 20%). In Oost is ook de interesse hierin het grootst (46%). Laden wanneer tarieven het laagst zijn kent vooral in Noord (49%) en Oost (46%) interesse.

Het mijden van piekmomenten wordt het meest toegepast in Zuidwest (13%) en kent de meeste interesse in Zuid (42%). Oost, Zuid en Zuidwest laten daarmee relatief veel interesse en gebruik zien. In regio Noord is het gebruik van slim laden op het werk het meest beperkt.

Slim laden op het werk per regio

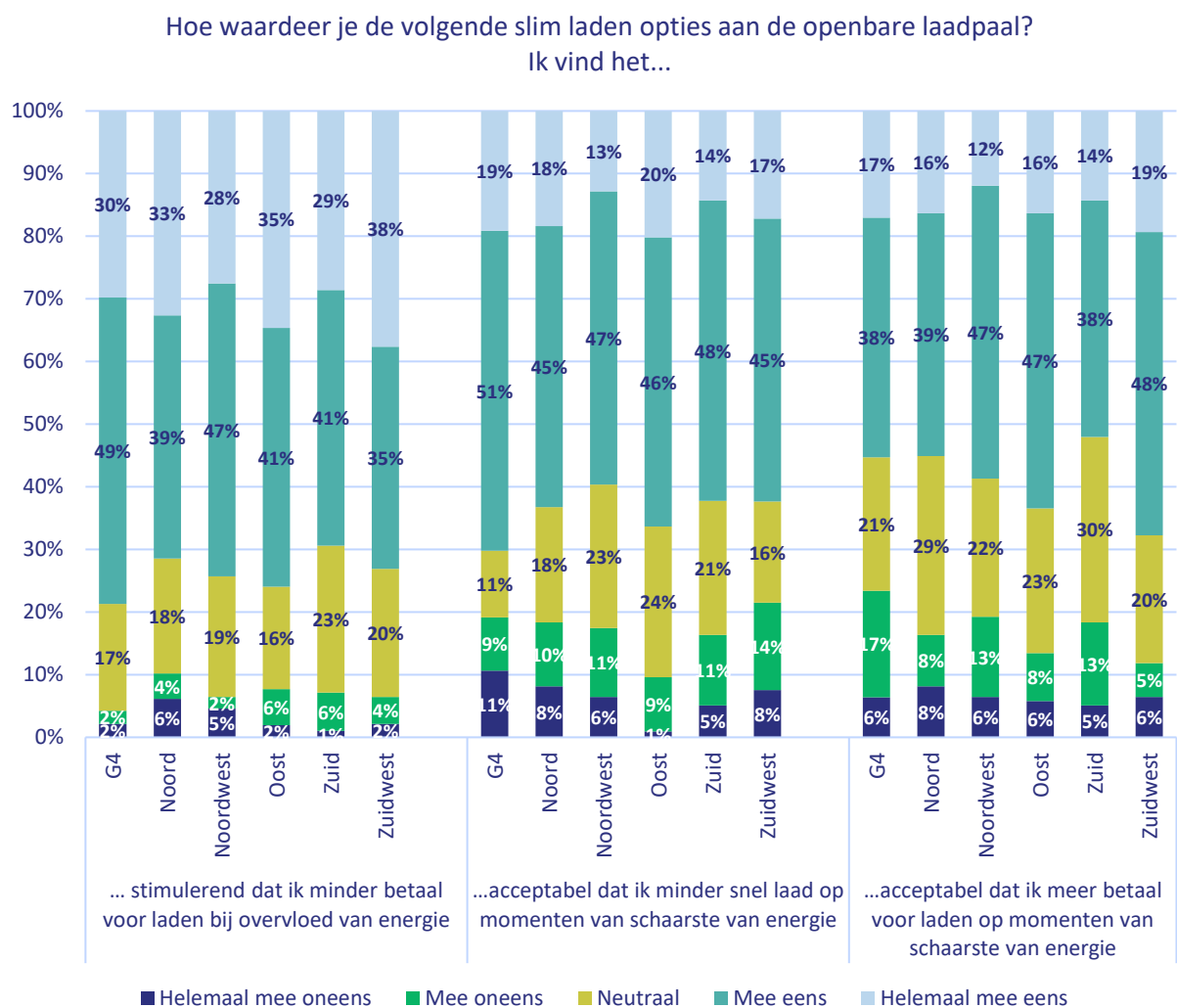


EV-rijders vinden het in alle regio's stimulerend dat ze minder betalen voor het laden bij overvloed aan energie. [N=509]

In de G4 is 79% het hiermee (helemaal) eens, gevolgd door Oost (76%) en Noordwest (75%). In Zuid is het draagvlak met 70% het laagst, al betreft dit nog steeds een ruime meerderheid.

Ook vindt men het in alle regio's acceptabel dat er minder snel wordt geladen bij schaarste aan energie. Het aandeel dat het hier (helemaal) mee eens is, is het hoogst in de G4 (70%) en Oost (66%) en het laagst in Noordwest (60%).

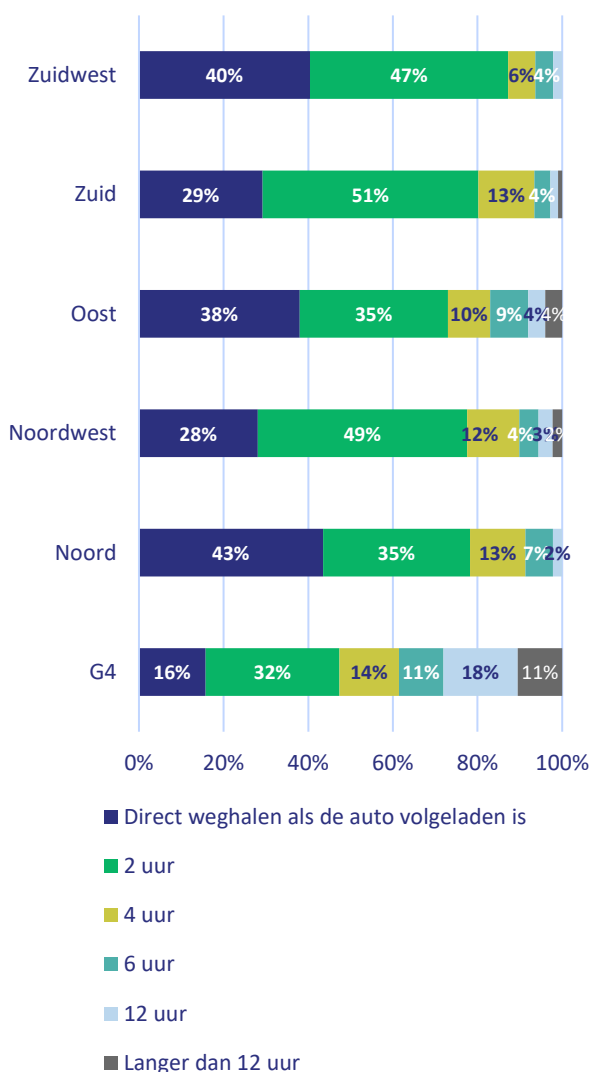
De regionale verschillen in acceptatie zijn groter bij meer betalen tijdens schaarste aan energie. EV-rijders in de regio Zuidwest vinden dat met 67% het meest acceptabel, gevolgd door Oost (63%) en Noordwest (59%).



EV-rijder is in de grote stad coulanter met laadpaalkleven. [N=492]

In de meeste regio's vinden EV-rijders dat een volgeladen EV twee uur of minder aan de laadpaal mag blijven staan. De G4 wijkt duidelijk af: 48% vindt twee uur of minder acceptabel, en de meerderheid vindt dat de EV nog langer mag blijven staan.

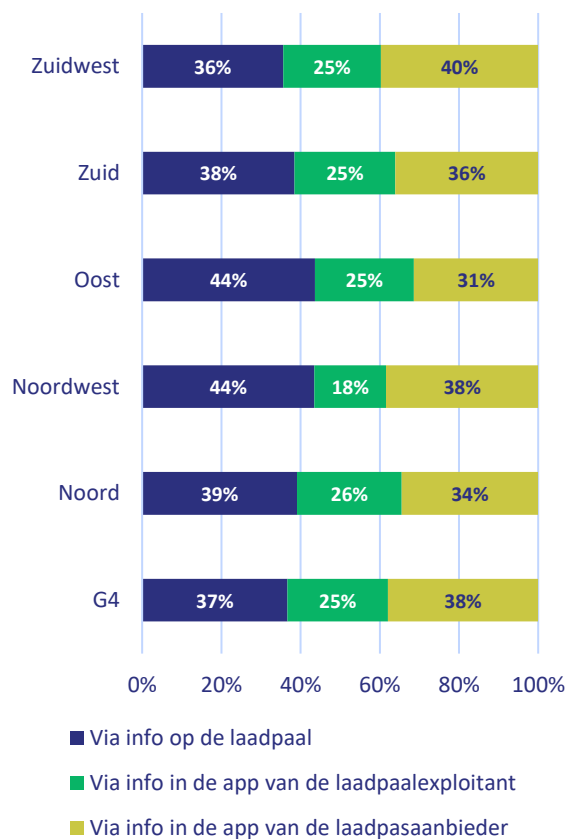
Hoelang mag een elektrische auto wat jou betreft aan de laadpaal blijven als deze is volgeladen?



De voorkeur voor de manier waarop informatie over slim laden wordt aangeboden verschilt beperkt tussen de regio's. [N=509]

In Noordwest en Oost heeft informatie direct op de laadpaal de grootste voorkeur (beide 44%). In de G4 en Zuidwest is juist de app van de laadpasaanbieder het populairst, met respectievelijk 38% en 40%. De app van de laadpaalexploitant heeft in alle regio's de minste voorkeur: het aandeel varieert van 18% in Noordwest tot 26% in Noord.

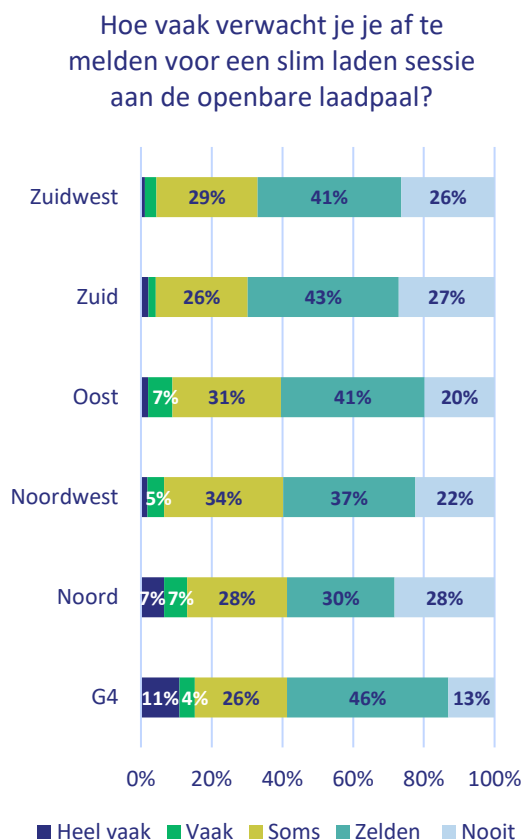
Via wie verwacht je geïnformeerd te worden over slim laden aan de openbare laadpaal?



Het verwachte opt-outgebruik verschilt beperkt per regio. [N=487]

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 worden gemaakt van een opt-out. In de meeste regio's verwacht een klein deel van de EV-rijders hier (heel) vaak gebruik van te maken. Dit aandeel varieert van 4% in Zuidwest en Zuid tot 15% in de G4.

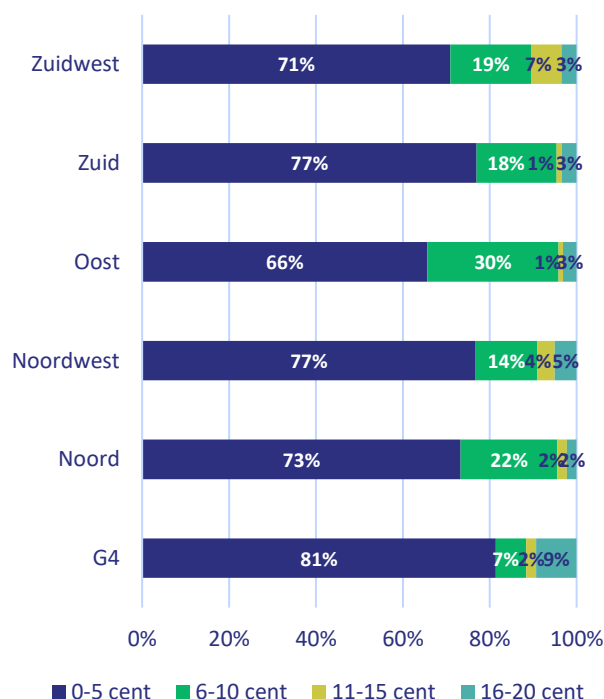
In alle regio's verwacht de meerderheid de opt-out zelden of nooit te gebruiken. Dit aandeel is het hoogst in Zuid (70%) en Zuidwest (67%) en het laagst in Noord (58%). De G4 valt op doordat 11% verwacht de opt-out heel vaak te gebruiken.



In alle regio's kiest de meerderheid voor een beperkte meerprijs van 0-5 cent per kWh voor het gebruik van de opt-out. [N=463]

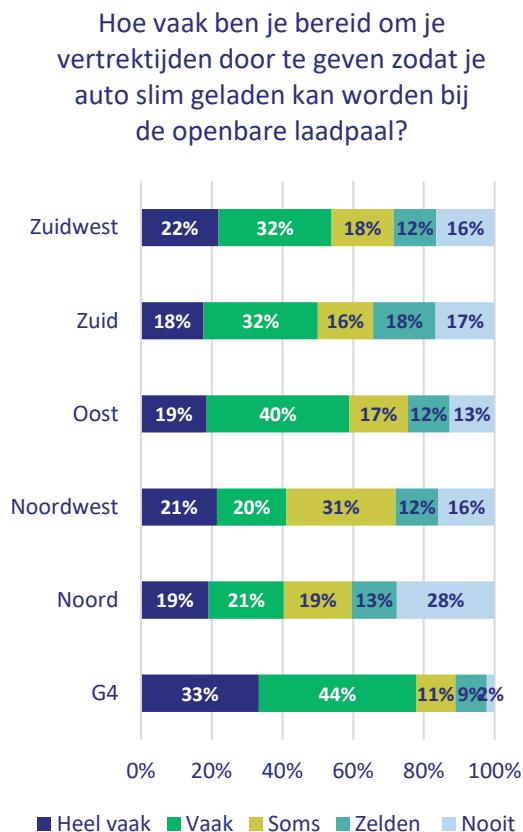
De voorkeur voor 0-5 cent is het grootst in de G4 (81%), gevolgd door Noordwest en Zuid (beide 77%). In Oost is dit aandeel met 66% het laagst. EV-rijders in Oost kiezen relatief vaak voor een meerprijs van 6-10 cent (30%), gevolgd door Noord (22%). Een meerprijs boven de 10 cent wordt in alle regio's weinig gekozen.

Als er meerkosten zijn verbonden aan het afmelden voor de slim ladensessie, hoeveel ben je bereid om extra per kWh te betalen voor het afmelden?



De meerderheid van de EV-rijders is bereid de vertrektijd door te geven, zodat optimaal slim geladen kan worden. [N=496]

De bereidheid verschilt per regio. In de G4 is deze het grootst: 77% verwacht de vertrektijd (heel) vaak door te geven. In Noord en Noordwest is de bereidheid lager.



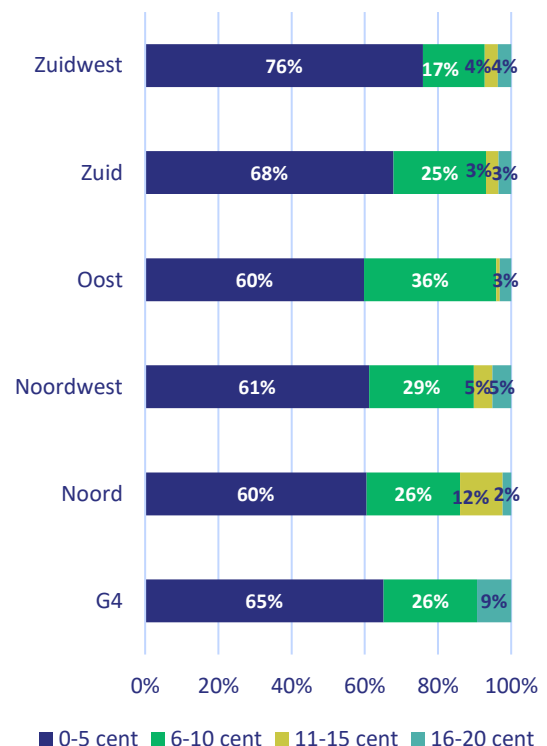
In alle regio's ligt de voorkeur duidelijk bij een korting van maximaal 10 cent per kWh. [N=472]

Een korting van 0-5 cent per kWh voor het doorgeven van vertrektijden wordt in iedere regio het vaakst genoemd. Het aandeel varieert van 60% in Noord en Oost tot 76% in Zuidwest. Ook in Zuid ligt dit aandeel met 68% relatief hoog. Een korting van 6-10 cent wordt vooral in Oost genoemd (36%).

Kortingen van meer dan 10 cent worden aanzienlijk minder vaak genoemd. Noord valt hierbij op: 12% kiest voor 11-15 cent, tegenover maximaal 5% in de meeste andere regio's. In de G4 kiest 9% voor 16-20 cent, het hoogste aandeel van alle regio's.

De regionale verschillen zijn daarmee beperkt: in alle regio's lijkt een relatief kleine korting voor de meeste EV-rijders voldoende.

Als er korting wordt gegeven als je je vertrektijden doorgeeft zodat je auto slim geladen kan worden, bij hoeveel korting per kWh ben je bereid om je vertrektijden door te geven?



5. Plug-in hybride (PHEV)

Net als bij de volledig elektrische rijders, stellen we de plug-in hybride (PHEV)-rijders ook eerst algemene vragen, waarna er dieper ingegaan wordt op hun ervaringen met het rijden in de PHEV.

Dit jaar is de eerste keer dat er een separate lijst is voor PHEV-rijders, waardoor vergelijkingen met voorgaande jaren niet aan de orde zijn. Waar dit van toegevoegde waarde is, zijn parallellen getrokken tussen EV- en PHEV-rijders.

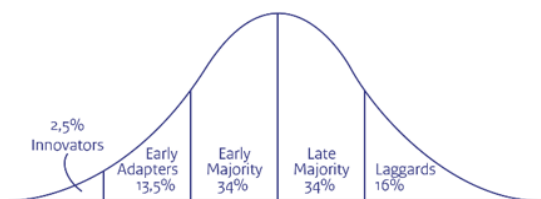
84% van de PHEV-respondenten heeft het onderzoek volledig ingevuld. [N=317]

De overige 16% van de respondenten is op wisselende punten afgehaakt met het onderzoek.

De PHEV-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.

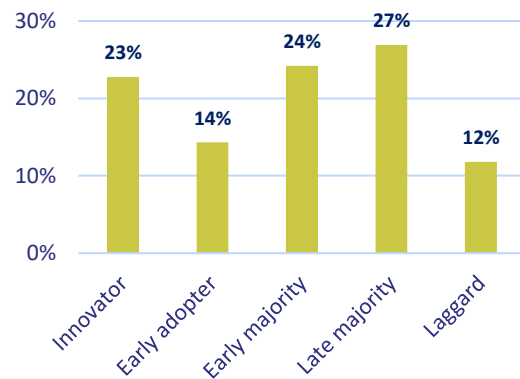


PHEV-rijders zijn vaker de (early of late) majority. [N=291]

Meer dan de helft van de PHEV-rijders classificeert zichzelf als de early of late majority (51%). Daarnaast vindt ook 23% zichzelf een innovator, 14% een early adopter en 12% een laggard.

Dit verschilt van het patroon onder EV-rijders. Daar noemt 59% zichzelf een innovator of early adopter, en is het aandeel laggards maar 5%. De PHEV-rijder bevindt zich dus meer in het midden van de Rogers curve dan de EV-rijder.

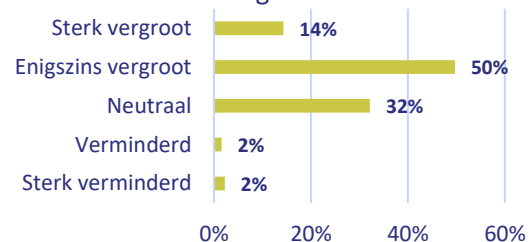
Heeft de manier waarop brandstof- en laadkosten worden vergoed invloed op hoe vaak je elektrisch rijdt?



De hoge benzineprijzen tijdens de energiecrisis hebben het enthousiasme van PHEV-rijders over elektrisch rijden vooral vergroot. [N=314]

Bij 64% is het enthousiasme enigszins of sterk toegenomen. Voor 32% heeft de energiecrisis geen invloed gehad, slechts 4% minder enthousiast is geworden.

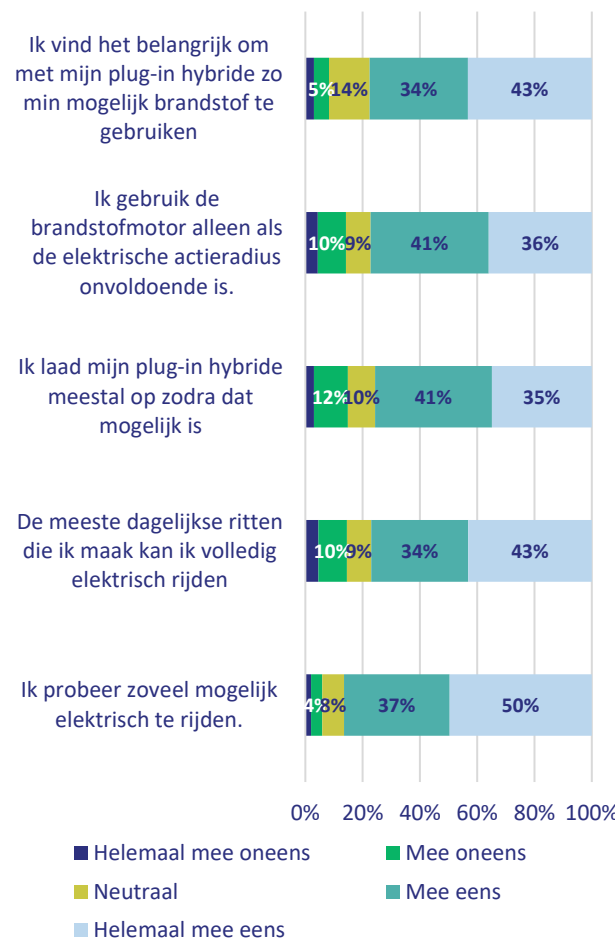
Heeft de energiecrisis je enthousiasme over elektrisch rijden vergroot?



PHEV-rijders proberen hun auto zoveel mogelijk elektrisch te gebruiken. [N=304]

87% geeft aan zoveel mogelijk elektrisch te rijden en 77% vindt het belangrijk om zo min mogelijk brandstof te gebruiken. Voor 77% kunnen de meeste dagelijkse ritten bovendien volledig elektrisch worden afgelegd.

Dit vertaalt zich ook naar het laad- en rijgedrag. 76% laadt de PHEV meestal op zodra dat mogelijk is en 77% gebruikt de brandstofmotor alleen wanneer de elektrische actieradius onvoldoende is.



PHEV-rijders rijden gemiddeld 47% van de totale kilometers elektrisch. [N=294]

Jaarlijks rijden zij gemiddeld 17.915 kilometer, waarvan naar schatting 8.481 kilometer volledig elektrisch.

De belangrijkste reden waarom de PHEV-rijder niet elektrisch rijdt, is de ritafstand in relatie tot de actieradius. [N=304]

Ter referentie: met een volledig opgeladen batterij kunnen PHEV-rijders in dit onderzoek in de zomer gemiddeld 61 kilometer elektrisch rijden.

Wat zijn de belangrijkste redenen dat je soms niet elektrisch rijdt terwijl dat technisch wel kan?

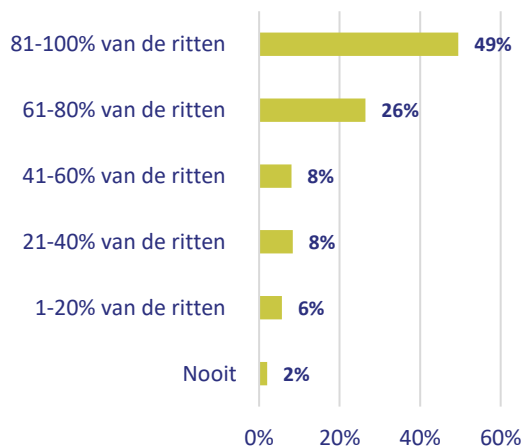


Laadgedrag

Driekwart van de respondenten geeft aan bij minstens 61% van de ritten te starten met een volle of bijna volle batterij. [N=304]

Gemiddeld is de batterij bij vertrek voor 88% gevuld. Voor opnieuw laden wordt deze gemiddeld tot 35% leeggereden en vervolgens tot 95% opgeladen.

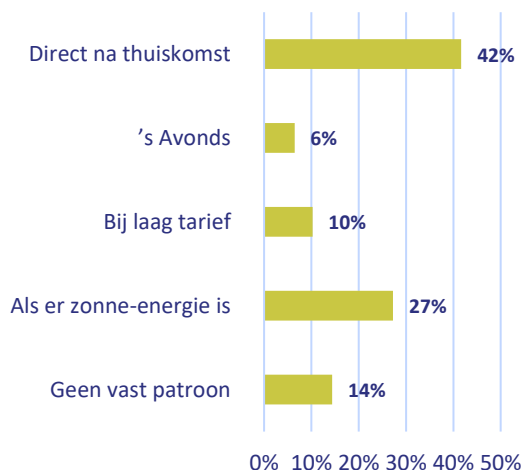
Hoe vaak start je een rit met een volle of bijna volle batterij?



42% van de PHEV-rijders sluit direct bij thuiskomst de PHEV aan op de lader. [N=294]

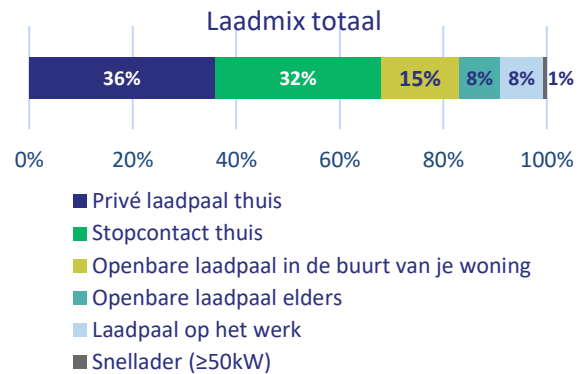
27% geeft aan dit te doen als er beschikbare zonne-energie is, 10% bij laag tarief en de overige 20% op een ander moment of heeft geen vast moment.

Op welk moment sluit je je plug-in hybride meestal aan op de lader?



Thuisladen speelt een belangrijke rol bij PHEV-rijders, waarbij het reguliere stopcontact veel vaker wordt gebruikt dan onder EV-rijders. [N=297]

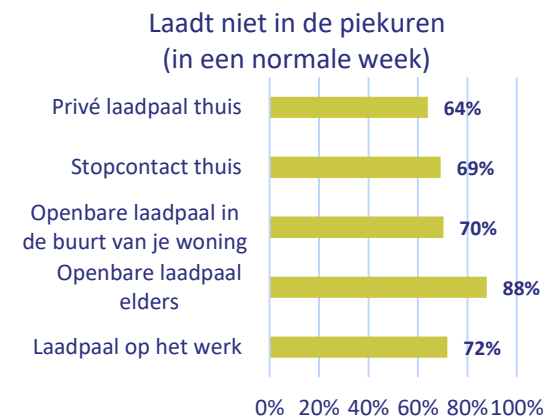
De privélaadpaal thuis is met 36% de meest gebruikte laadlocatie, direct gevolgd door het stopcontact thuis (32%). Openbare laadpalen nabij de woning volgen met 15%.



Bij EV-rijders ligt het aandeel kilometers dat via de privélaadpaal wordt geladen aanzienlijk hoger (62%), terwijl slechts 6% van de kilometers geladen worden via het stopcontact thuis. PHEV-rijders laden relatief minder kilometers bij de snellader (1%, tegenover 7% bij EV-rijders).

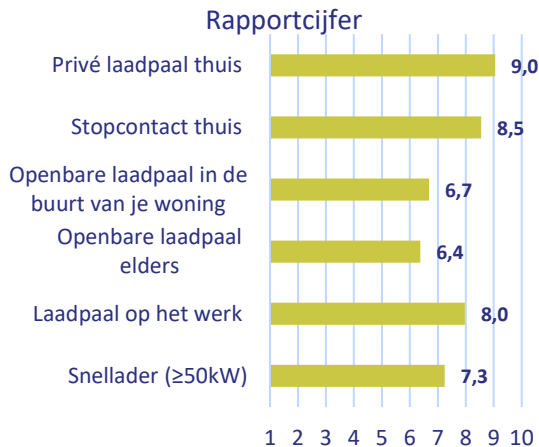
64% van de PHEV-rijders laden niet in de piekuren aan het thuislaadpunt. [N=54-N=130]

Bij stopcontactladers is dat 69% en bij de openbare laadpaal in de buurt van de woning 70%. Het verschil met EV-rijders is het grootst bij de privélaadpaal thuis: 81% van de EV-rijders laadt daar niet tijdens piekuren, tegenover 64% van de PHEV-rijders.



Rapportcijfer [N=304]

Evenals bij de EV-rijders, scoort het thuislaadpunt het hoogste cijfer. Laden op het werk krijgt ook een hoge score, net zoals snelladen. De rapportcijfers van de openbare laadpunten blijven met slechts een 6,7 en 6,4 wat achter.



48% van de PHEV-rijders ervaart geen knelpunten bij het laden. [N=291]

Van de PHEV-rijders die wel knelpunten ervaren, worden een bezet laadpunt (20%) en een lange laadtijd (19%) het vaakst genoemd. Daarnaast heeft 15% geen laadmogelijkheid thuis en vindt 14% laden te duur of de kosten onduidelijk.

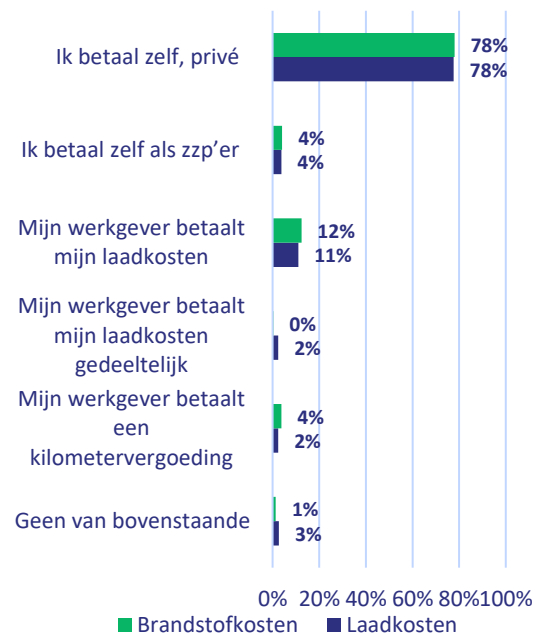
Welke knelpunten ervaar je bij het laden van je plug-in hybride?



Technische en praktische problemen worden minder vaak genoemd: 9% ervaart defecte laadpunten en 7% problemen met een laadpas of laadapp. Ook het vergeten op te laden (4%) en een onveilig gevoel bij laden via het stopcontact (3%) komen relatief weinig voor.

De PHEV-rijder betaalt meestal zelf voor de laad- en brandstofkosten. [N=291]

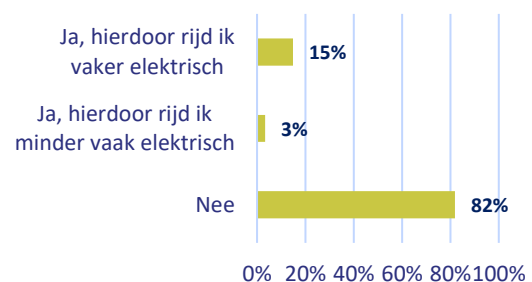
Wie betaalt de laad/brandstofkosten van je plug-in hybride?



De manier waarop brandstof- en laadkosten worden vergoed heeft weinig invloed op hoe vaak PHEV-rijders elektrisch rijden [N=291].

Als er wel invloed is, dan worden er meestal meer elektrische kilometers gereden (15%).

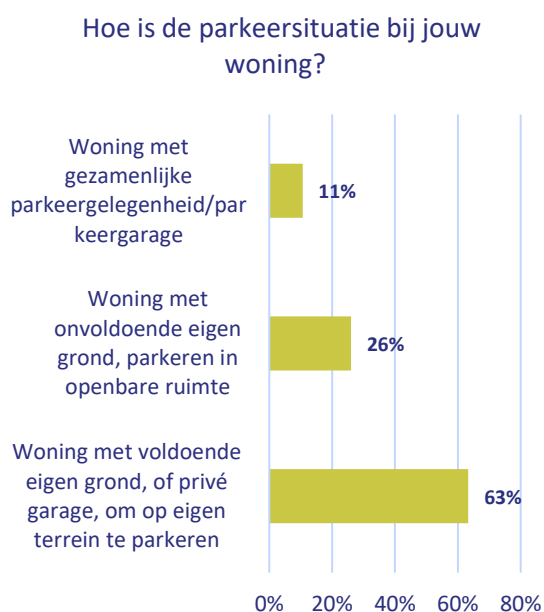
Heeft de manier waarop brandstof- en laadkosten worden vergoed invloed op hoe vaak je elektrisch rijdt?



Parkeren en thuis laden

De meerderheid van de PHEV-rijders beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. [N=317]

63% woont in een woning met voldoende eigen grond of een privégarage om de auto te parkeren. Ongeveer een kwart (26%) is aangewezen op parkeren in de openbare ruimte en 11% beschikt over een gezamenlijke parkeervoorziening, bijvoorbeeld via een VvE.



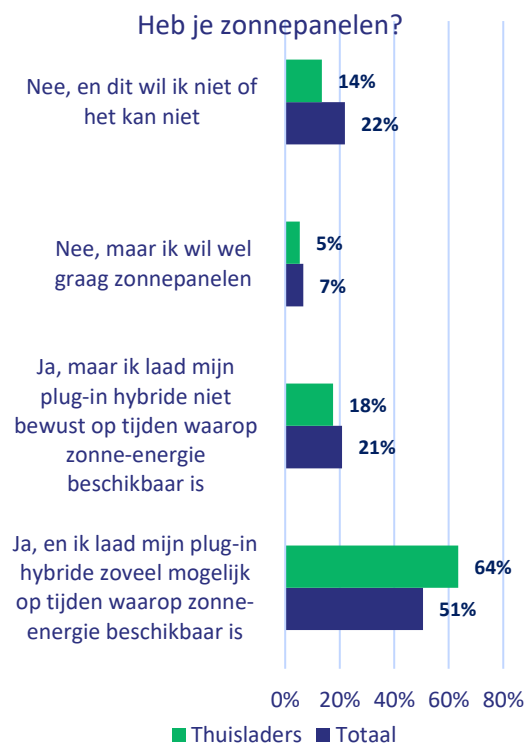
76% van de PHEV-rijders laadt thuis via de eigen stroomaansluiting. [N=222]

Van de PHEV-rijders die thuis via de eigen stroomaansluiting laden, doet 43% dit met een eigen laadpaal op privéterrein en 42% via een stopcontact op privéterrein. Een kleiner deel laadt vanuit de eigen stroomaansluiting terwijl de auto in de openbare ruimte staat: 9% via een stopcontact en 5% via een eigen laadpaal.



PHEV-rijders die thuis via hun eigen stroomaansluiting laden, hebben vaker zonnepanelen. [N=287]

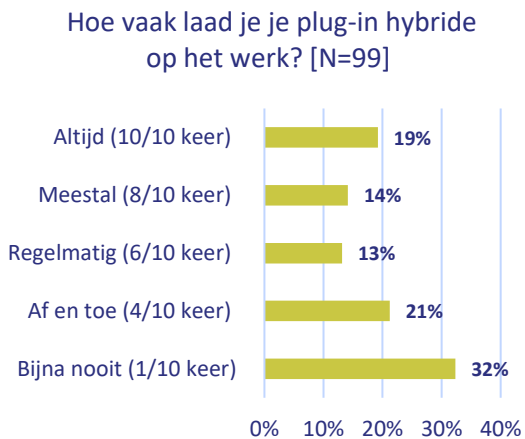
Van deze thuisladers heeft 82% zonnepanelen, tegenover 72% van de totale groep PHEV-rijders. Bovendien geeft 64% van de thuisladers aan de PHEV zoveel mogelijk te laden wanneer zonne-energie beschikbaar is, tegenover 51% van alle PHEV-rijders. Van de thuisladers geeft 18% aan wel zonnepanelen te hebben, maar het laadmoment niet bewust daarop af te stemmen.



Laden op het werk

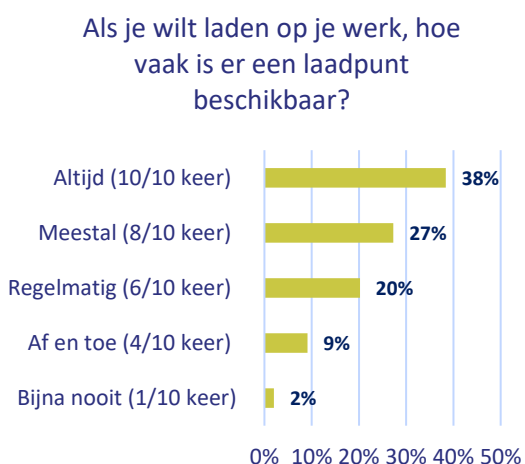
34% van de PHEV-rijders kan de auto op het werk laden. [N=293]

Maar 32% laadt de PHEV daar bijna nooit (1/10 keer).



Wanneer PHEV-rijders op het werk willen laden, is er meestal een laadpunt beschikbaar. [N=99]

65% geeft aan dat er meestal (27%) of altijd (38%) een laadpunt beschikbaar is. Bij 11% is dit slechts af en toe of bijna nooit het geval. Ondanks deze beschikbaarheid laadt 32% van de PHEV-rijders bijna nooit op het werk. Daartegenover laadt 33% meestal of altijd op het werk. De overige 34% doet dit af en toe of regelmatig.



De volgende auto

De volgende auto blijft voor 79% van de PHEV-rijders naar verwachting een auto met een stekker. [N=291]

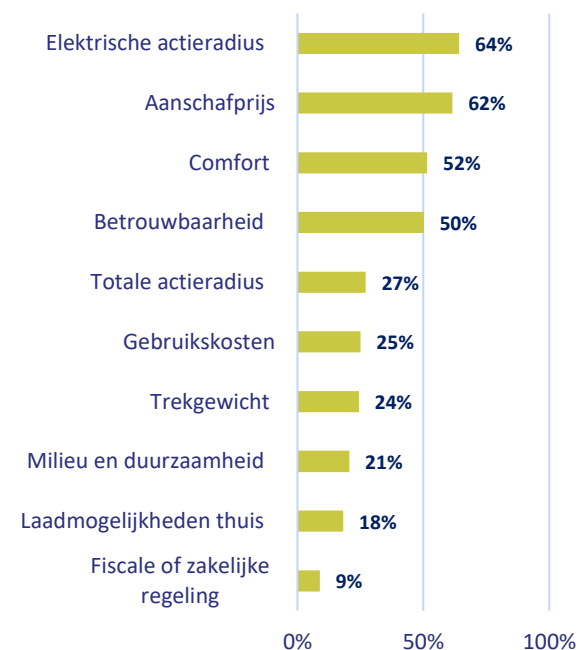
46% verwacht opnieuw voor een plug-in hybride te kiezen en 33% voor een volledig elektrische auto. Een brandstofauto (2%) of hybride zonder stekker (3%) wordt weinig genoemd; 14% weet het nog niet.



Bij de keuze voor de volgende auto spelen vooral de elektrische actieradius (64%) en aanschafprijs (62%) een rol. [N=291]

Ook comfort (52%) en betrouwbaarheid (50%) worden vaak genoemd. Laadmogelijkheden onderweg zijn met 5% minder bepalend.

Waar let je vooral op bij de aanschaf of keuze van je volgende auto?



Vervolg

Het Nationaal Laadonderzoek 2026 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 zevende 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 of meld je aan via: <https://www.evrijders.nl/ver-ambassadeur>