

Monitor Duurzame energie: Toekomst elektrisch vervoer



Bewonersoriëntaties (Nulmeting)



Gemeente Helmond



Monitor Duurzame energie: Toekomst elektrisch vervoer

Bewonersoriëntaties (nulmeting)

Onderzoek en Statistiek

COLOFON

Titel: Monitor Duurzame energie: Toekomst elektrisch vervoer, *Bewonersoriëntaties*
(*nulmeting*)

Opdrachtgever: Gemeente Helmond

Opdrachtnemer: Afdeling Onderzoek en Statistiek
Gemeente Helmond
Truus Ruijs

Datum: februari 2013

Samenvatting

De gemeente Helmond heeft vanuit diverse invalshoeken (milieu, werkgelegenheid) sterke interesse om elektrisch vervoer gemakkelijk toegankelijk te maken voor de bewoners. Projecten die dit moeten bewerkstelligen hebben behoefte aan een pilot om deze ambitie te kunnen realiseren. De opdracht van de afdeling Economie en Cultuur is tweeledig. Het eerste doel is de houding ten aanzien van elektrisch vervoer te achterhalen. Het tweede doel is te achterhalen of onder de bewoners van de wijk Brandevoort voldoende draagvlak is voor een pilot elektrisch vervoer. De centrale vraag in dit onderzoek is dan ook tweeledig:

- a) Wat vindt de Helmonder van elektrisch vervoer?
- b) Hoe geschikt is Brandevoort als proeflocatie voor stimuleringsmodellen van elektrisch vervoer?

De informatie is verzameld via een enquête onder een ruime steekproef van volwassen Helmonders. Aan bod komen onderwerpen als de mate van geïnformeerdheid over elektrisch vervoer, zonnepanelen en warmte-kracht koppeling, autogebruik en voorwaarden om over te stappen naar elektrisch vervoer. Ruim 1.100 personen hebben najaar 2012 de enquête ingevuld. Dit is een respons van 50%.

Resultaat

1. Hoe bekend is de elektrische auto?

Twee op de drie volwassenen heeft wel eens een elektrische auto in het echt gezien. Minder dan 10% heeft al eens in een elektrische auto gereden. Minder dan 10% van de auto's rijdt op duurzame autobrandstof en waar dit het geval is gaat het meestal om LPG.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

In Brandevoort verschilt de bekendheid met de elektrische auto niet van die van de gemiddelde Helmonder.

2. Hoe is het gesteld met autobezit en parkeergelegenheid aan huis?

Ruim 90% van de volwassenen beschikt over een rijbewijs of heeft een partner die een rijbewijs heeft. Op een paar procent na is er dan ook een auto in het huishouden. Meestal zijn die auto's in eigen bezit; ruim 10% van de auto's in Helmond is geleased.

Twee op de drie autobestuurders beschikken over privé parkeerplekken aan huis en twee op de drie auto's in Helmond worden regelmatig gebruikt voor een autorit over een afstand van 100km of meer.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

In Brandevoort wijkt zowel het autobezit als het autogebruik af van het Helmonds gemiddelde. In Brandevoort zijn namelijk veel vaker meerdere auto's in het huishouden (60%; tegen 37% in het gemiddelde Helmondse huishouden). Ook heeft men hier vaker leaseauto's (24%; tegen 10% in het gemiddelde Helmondse huishouden). Brandevoortse auto's worden vaker gebruikt voor dagelijks tot wekelijkse autoritten die 100km of meer op een dag bevatten (44%; tegen 34% van de gemiddelde auto in Helmond).

3. Hoe graag wil men een elektrische auto?

Helmondse automobilisten staan welwillend tegenover elektrisch rijden, maar geven voor persoonlijk gebruik de voorkeur aan hun eigen auto. Die is betrouwbaarder in gebruik en sportiever. Daarbij is de elektrische auto ook nog eens duurder dan hun eigen auto.

Bij kostenegalitatie neemt de bereidheid tot rijden in een elektrische auto sterk toe. Op tien volwassenen zouden acht in principe wel openstaan om een elektrische auto te proberen, zij het dat drie van deze acht dit slechts zouden doen indien het gratis zou zijn. Twee op de tien hebben ook bij gratis proefrijden geen enkele interesse in elektrisch vervoer.

Ruim een kwart van de automobilisten met een tweede auto zou overwegen deze tweede auto om te zetten naar gebruik van een autopool.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

In Brandevoort verschilt de oriëntatie op duurzame autobrandstof of in het bijzonder de elektrische auto niet van die van de gemiddelde Helmonder.

Onder de voorwaarde van kostenegalitatie zijn Brandevoorters meer geïnteresseerd in het uitproberen van de elektrische auto dan de gemiddelde Helmonder.

Brandevoorters hebben meer belangstelling voor het inruilen van een 2^e auto voor deelname aan een autopool van elektrische auto's dan de gemiddelde Helmonder.

4. Hoeveel invloed heeft rijervaring op de voorkeur voor duurzame autobrandstof?

De Helmondse automobilisten zijn naar actuele rijervaring globaal in drie even grote groepen te verdelen: een derde rijdt zelden of nooit langere afstanden, een derde rijdt minimaal maandelijks lange afstanden en een derde rijdt minimaal wekelijks lange afstanden. Elk van deze groepen heeft een eigen voorkeur voor type autobrandstof: Wie zelden of nooit lange afstanden rijdt, heeft vaker dan gemiddeld belangstelling voor het rijden op benzine of diesel. Wie regelmatig lange afstanden rijdt, heeft vaker dan gemiddeld belangstelling voor het rijden op duurzame autobrandstof.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

In Brandevoort geldt voor de maandelijks langeafstand rijders een sterkere voorkeur voor duurzame autobrandstof dan voor de gemiddelde Helmondse langeafstand rijder; voor de wekelijkse langeafstand rijder uit Brandevoort is de belangstelling voor duurzame autobrandstof lager dan voor de gemiddelde Helmondse langeafstand rijder.

Bestuurders van leasewagens hebben iets vaker een voorkeur voor duurzame autobrandstoffen. Voor Brandevoortse leasewagenrijders geldt dit sterker dan in totaal Helmond.

5. Hoeveel bewoners overwegen een auto te kopen?

31% van de volwassenen heeft afgelopen jaar overwogen een auto te kopen. Van hen heeft ruim 10% hierbij ook aan een elektrische of hybride auto gedacht.

Van alle volwassenen zou bijna de helft (49%) bij het kopen van een auto ook een auto op duurzame autobrandstof in de overwegingen meenemen. Een groot deel van hen (38%) overweegt hierbij ook een elektrische of hybride auto.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

Brandevoorters hebben vergelijkbare oriëntaties op duurzame autobrandstoffen en elektrische auto's; zij overwegen wel vaker dan de gemiddelde Helmonder een andere auto aan te schaffen.

6. Hoe bekend is de mogelijkheid van het zelf opwekken van energie?

95% van de volwassenen heeft wel eens zonnepanelen in het echt gezien; van warmte-kracht koppeling heeft 60% nog nooit gehoord.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

Brandevoorters hebben vaker al zonnepanelen op hun dak en hebben ook iets vaker gehoord over warmte-kracht koppeling.

7. Hoe graag wil men zelf energie opwekken?

Helmonders waarderen de milieuvriendelijkheid van het zelf energie opwekken, maar houden een voorbehoud vanwege de verwachte kosten.

Brandevoorters versus de gemiddelde Helmonder

Brandevoorters hebben het kostenvoorbehoud in dezelfde mate als de gemiddelde Helmonder.

Conclusie

De mening van de Helmonder over elektrisch vervoer hangt af van de context waarbinnen die mening gevraagd wordt. De Helmonders erkennen de milieuaspecten aan elektrisch vervoer en het zelf energie opwekken. Tegelijk speelt op beide vlakken de verwachting dat de kosten hoger zullen zijn dan bij traditionele autobrandstof c.q. bij het afnemen van energie via een energieleverancier. Het uiterlijk van de elektrische auto speelt slechts een beperkte rol. Voor eigen gebruik verwacht men dat een elektrische auto te weinig geschikt is, om diverse redenen maar vooral vanwege de beperkte actieradius (oplaadpunten; oplaadtijd). De algemene houding van de Helmondse volwassenen in het algemeen en van de Brandevoortse volwassenen in het bijzonder vertoont geen noemenswaardige verschillen.

Voor de geschiktheid van Brandevoort als proeflocatie zijn de volgende overwegingen van belang:

- Er zijn grote overeenkomsten tussen Brandevoorters en de andere Helmonders, in de algemene houding ten aanzien van elektrisch vervoer.
- Brandevoorters zijn wat gevoeliger voor argumenten van kostenegalitatie en auto pool.
- Brandevoorters beschikken vaker over een leaseauto.
- Brandevoorters beschikken over meer auto's en meer parkeerplekken aan huis.
- Brandevoorters hebben als groep voldoende diversiteit in actuele rijervaring.
- Brandevoorters zijn meer vertrouwd met zonnepanelen in het straatbeeld.

De verschillen in uitgangspositie enerzijds en de overeenkomst in meningen anderzijds, maken Brandevoort voor wat betreft de hier onderzochte aspecten geschikt als proeflocatie voor het onderzoeken onder welke voorwaarden de Helmonder zal gaan kiezen voor elektrisch vervoer.

Aanbeveling

De bevindingen uit dit onderzoek voegen bij die van de andere deelprojecten en een besluit nemen over de positie van Brandevoort in het totale project Helmond All-Electric Streets (HAES).

Inhoud

Samenvatting.....	iii
1 Inleiding.....	1
1.1 Doelstelling.....	1
1.2 Vraagstelling.....	1
1.3 Aanpak.....	2
1.4 Respons.....	2
1.5 Leeswijzer.....	2
2 Pilot in Brandevoort.....	3
2.1 Kenmerken van de wijk en haar bewoners.....	3
3 Bekendheid en ervaring met elektrische auto's.....	5
3.1 Rijbewijzen in bijna alle huizen.....	5
3.2 Bekendheid met elektrische auto's.....	5
3.3 Aandeel elektrische auto's minimaal.....	6
3.4 Gehuurde auto's vaker op duurzame brandstof (LPG).....	6
4 Autobezit en autogebruik.....	9
4.1 Meer (lease)personenauto's in Brandevoort.....	9
4.2 Meer privé parkeerplekken in Brandevoort.....	9
4.3 Vaker lange-afstandsritten vanaf Brandevoort.....	10
5 Provisionele oriëntatie op elektrische personenauto.....	11
5.1 Perspectief op andere auto.....	11
5.2 Provisionele oriëntatie op elektrische auto bij aankoopoverweging afgelopen jaar.....	11
5.3 Provisionele oriëntatie op elektrische auto bij toekomstige aankoopoverweging.....	12
5.4 Provisionele oriëntatie op duurzame autobrandstof, totaal.....	13
5.5 Afschaffing auto.....	13
5.6 Voorwaarden voor aanschaf elektrische personenauto.....	14
6 Gunstige voorwaarden voor elektrische auto's.....	17
6.1 Algemene houding jegens elektrisch rijden positief.....	17
6.2 Lichte voorkeur voor huidige auto.....	17
6.3 Provisionele oriëntatie bij gelijke kosten positiever.....	18
6.4 Vervanging 2 ^e auto tegen gedeelde "autopool".....	19
6.5 Stabiliteit in waardering van een elektrische auto.....	20
6.6 Voor- en Tegenstanders van een elektrische auto.....	20
7 Rijervaring en voorkeur voor elektrische auto's.....	23
7.1 Langeafstand rijders en elektrisch vervoer.....	23

7.2	Leasepersonenautorijders en elektrisch vervoer	24
8	Zonnepanelen en andere vormen van zelf energie opwekken.....	25
8.1	Bekendheid met zonnepanelen.....	26
8.2	Bereidheid tot aanschaf zonnepanelen.....	26
8.3	Bekendheid met warmte-kracht koppeling	27
8.4	Affiniteit om zelf elektriciteit op te wekken.....	27
	Bijlage 1 Wijk Brandevoort in cijfers per 1 januari 2013.....	29
	Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer	30
	Bijlage 3. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (schaalscores op basis van groepsgemiddelden)	41

1 Inleiding

Helmond heeft grote plannen heeft op het gebied van elektrisch vervoer en de bijbehorende infrastructuur voor het opwekken van duurzame energie. Een belangrijk element hierin is, dat vanaf 2015 elektrisch vervoer duidelijk zichtbaar moet zijn in de stad. Cruciaal in dit project is een soepele invoering van elektrisch vervoer.

Een van de stappen om deze Helmondse doelstelling te bereiken is het deelproject 'Helmond All-Electric Street' (HAES) dat de beleidsafdeling Economie en Cultuur (SE.EC.DA) samen met een aantal externe partners uitvoert. Dit deelproject is bedoeld om uit te zoeken onder welke voorwaarden de bewoners van Helmond interesse hebben om over te stappen op een elektrische personenauto.

In Helmond zijn verschillende locaties geschikt om uit te zoeken hoe de elektrische personenauto aantrekkelijk gemaakt kan worden voor de Helmondse bevolking. Een van die locaties is de wijk Brandevoort, onder meer vanwege de ligging ten opzichte van de A270 en het feit dat in deze wijk nog nieuwbouwwoningen gerealiseerd worden. Daarom heeft de beleidsafdeling Economie en Cultuur de wijk Brandevoort voorgesteld als pilotlocatie voor investeringen in het bevorderen van elektrisch vervoer.

1.1 Doelstelling

Voor een proeflocatie zijn zowel de fysieke locatiekenmerken van belang als de kenmerken van de bewoners. Na het vaststellen van gunstige locatiekenmerken in Brandevoort, komt dan ook de vraag aan de orde, hoe de bewoners aankijken tegen elektrisch vervoer. De informatie over de houding van de bewoners moet helpen vaststellen of de wijk Brandevoort geschikt is voor het opzetten van fase 1 HAES (uitzetten van elektrische auto's, smart charging en zonnepanelen).

De beleidsafdeling en externe partners zijn in het bijzonder geïnteresseerd in informatie over de kans op voldoende vrijwillige deelnemers aan dit project en de mate waarin hiermee informatie verzameld kan worden voor het bevorderen van elektrisch vervoer in geheel Helmond. Deze informatie vormt een van de bouwstenen bij het vaststellen van de definitieve proeflocatie, in een later stadium van dit project.

Een tweede doelstelling is het starten van het monitoren van de houding van Helmonders ten opzichte van elektrisch vervoer. De resultaten van deze peiling naar de attitude van de inwoners zullen dienst doen als nulmeting in deze monitor. Als besloten wordt dat Brandevoort de definitieve proeflocatie wordt, wordt deze meting nog tweemaal herhaald, met als doel de (potentiële) deelnemers aan het HAES-project een helder en aantrekkelijk aanbod te kunnen bieden.

1.2 Vraagstelling

Het vaststellen van de houding ten aanzien van slimme mobiliteit gebeurt aan de hand van vragen naar het (rij-) gedrag van de bewoners, de bekendheid met elektrisch vervoer en duurzame energie en de beoordeling hiervan. Ook zijn mogelijke opties opgenomen van scenario's als huur, lease, afstaan eigen auto, al dan niet met aanbod alternatieve auto voor vakantie. De basis voor de vragenlijst is ontwikkeld door het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN). Het ECN is partner in het HAES-project en voert de meeste monitoring in dit project uit. Als potentiële pilotlocatie hebben de antwoorden van de Brandevoorters hierbinnen speciale aandacht.

De centrale vraag in dit onderzoek is tweeledig en luidt als volgt:

- a) Wat vindt de Helmonder van elektrisch vervoer?
- b) Hoe geschikt is Brandevoort als proeflocatie voor stimuleringsmodellen van elektrisch vervoer?

Deze vraag zal worden beantwoord aan de hand van de volgende subvragen:

1. Hoe bekend is de elektrische auto?
2. Hoe is het gesteld met autobezit en parkeergelegenheid aan huis?
3. Hoe graag wil men een elektrische auto?
4. Hoeveel invloed heeft rijervaring op de voorkeur voor duurzame autobrandstof?
5. Hoeveel bewoners overwegen een auto te kopen?
6. Hoe bekend is de mogelijkheid van het zelf opwekken van energie?
7. Hoe graag wil men zelf energie opwekken?

1.3 Aanpak

Ruim 2.200 volwassen inwoners van Helmond zijn uitgenodigd om een vragenlijst in te vullen waarmee hun houding ten aanzien van duurzame energie en elektrisch rijden kan worden vastgesteld. De enquête is gehouden in oktober 2012.

Bij de samenstelling van de groep genodigden zijn zowel de leden van het Helmondse stadspanel betrokken, als volwassenen die geen lid van zijn van het stadspanel.

De verslaglegging bestaat uit een confrontatie van de antwoorden van de Helmonders met die van de Brandevoorters. Hiertoe zijn extra veel Brandevoorters betrokken in het onderzoek. Het rapport zal begin 2013 worden opgeleverd.

1.4 Respons

Ruim 1.100 volwassenen hebben deelgenomen aan dit onderzoek, waaronder ruim 200 uit Brandevoort. Het responspercentage is 50%.

Woonwijk, leeftijd en geslacht van de deelnemers zijn door middel van weging in overeenstemming gebracht met de verdeling zoals die in de bevolkingsregistratie vermeld staat.

1.5 Leeswijzer

In de vraag naar de meningen van de Helmonders over het rijden in elektrische auto's staat de vergelijking tussen de Brandevoorters en de overige Helmonders centraal. Daarom staat in hoofdstuk 2 een korte beschrijving van de gemiddelde Brandevoorter ten opzichte van de gemiddelde Helmonder. In de hoofdstukken daarna volgen de resultaten over de meningen, wensen, behoeften van de Helmonders aan elektrisch vervoer.

Het eerste dat aan bod komt is een algemene peiling of Helmonders al iets weten of kennen van het elektrisch vervoer en wat ze ervan vinden (hoofdstuk 3). Daarna volgt een beschrijving van het autogebruik en de parkeergelegenheden aan huis van de autobezitters (hoofdstuk 4). Vervolgens komt aan bod hoe diverse opties van elektrisch vervoer vallen in de interessesfeer van de bewoners (hoofdstuk 5).

Tot slot volgen bijlagen met al het cijfermateriaal in overzichtelijke rijtjes, zodat inzicht in ontwikkelingen via monitoring ook in de toekomst gemakkelijk toegankelijk is.

2 Pilot in Brandevoort

Dit hoofdstuk bevat een globale beschrijving van de wijk Brandevoort en een afbakening van de autorijders in het onderzoek.

De beleidsafdeling Economie en Cultuur heeft de wijk Brandevoort voorgeselecteerd als mogelijke wijk voor een pilot ter bevordering van elektrisch vervoer. De keuze voor Brandevoort is gestoeld op de volgende overwegingen:

- Er staat nieuwbouw van woningen gepland;
- Er bestaat sterke cohesie tussen de bewoners
- Meer dan gemiddeld is sprake van zowel vestiging van nieuwe bewoners uit andere gemeenten, als van verplaatsing van bewoners naar een ander huis in dezelfde wijk
- Bewoners hebben hoge huishoudinkomens (tweeverdieners)
- Bewoners rijden vaker in bedrijfsauto's
- Er wordt al elektrisch gereden
- Brandevoort is een grote wijk met veel mogelijkheden
- Brandevoort ligt dichtbij de A270, die gezien wordt als de snelweg van de toekomst

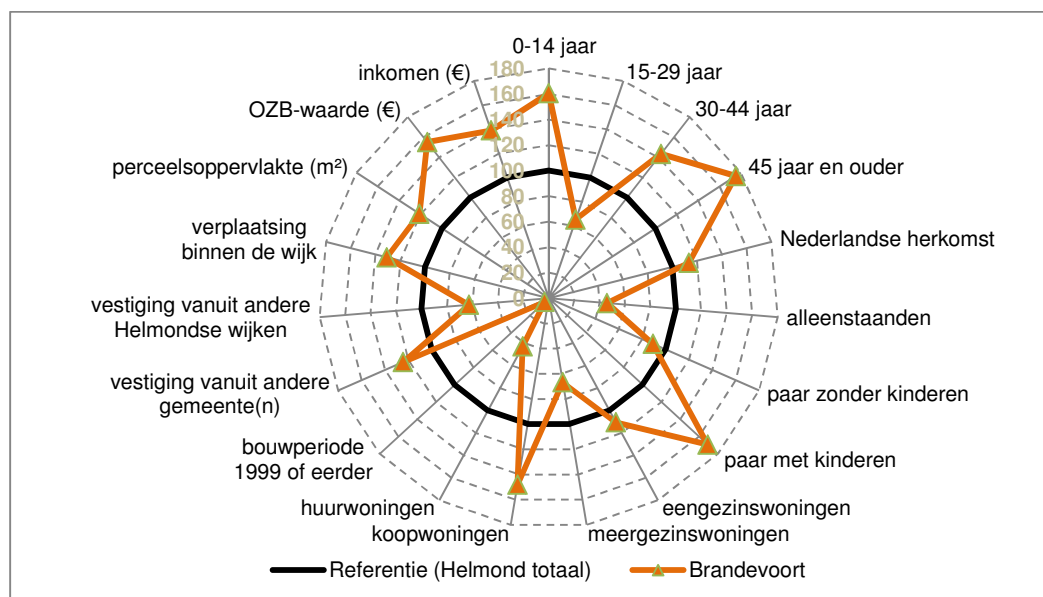
De definitieve keuze voor een locatie volgt in de loop van het project.

2.1 Kenmerken van de wijk en haar bewoners

Brandevoort is de meest recente wijk van Helmond: vrijwel alle woningen zijn gebouwd in de 21^e eeuw. Er zijn veel meer koopwoningen dan in Helmond gebruikelijk is en veel meer paren met kinderen. Dit betekent een wijk met veel meer jeugd en veel minder senioren. Ook zijn in Brandevoort veel minder alleenstaanden gehuisvest.

De bouw van de wijk is nog volop in ontwikkeling, er vindt nog volop vestiging plaats vooral vanuit andere gemeenten, maar ook meer dan gemiddeld verplaatsingen van Brandevoorters naar elders in deze wijk.

Bewoners en woningen in Brandevoort ten opzichte van totaal Helmond



Een cijfermatig overzicht staat in *Bijlage 1 Wijk Brandevoort in cijfers per 1 januari 2013*.

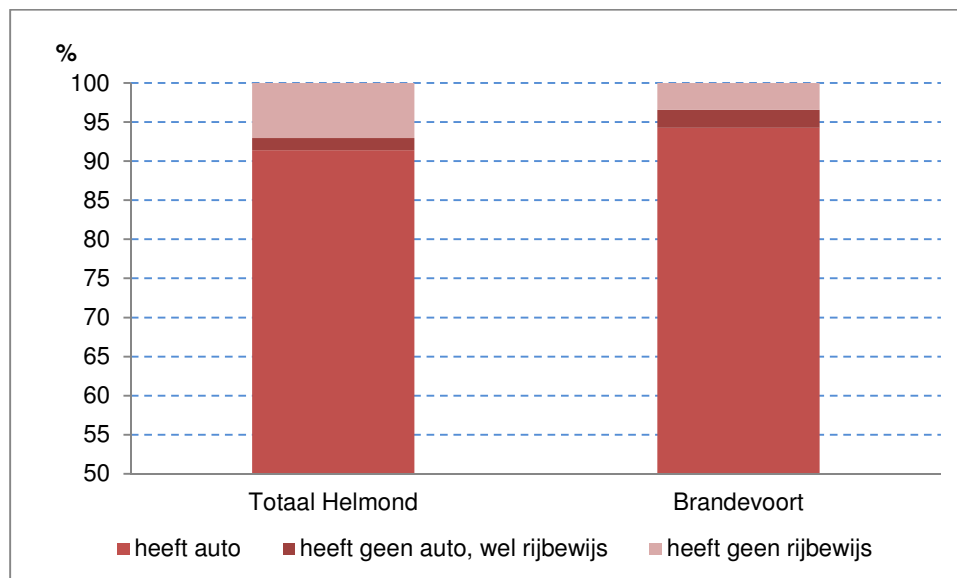
3 Bekendheid en ervaring met elektrische auto's

Twee op de drie volwassenen heeft wel eens een elektrische auto in het echt gezien. Minder dan 10% heeft al eens in een elektrische auto gereden. Minder dan 10% van de auto's rijdt op duurzame autobrandstof en waar dit het geval is gaat het meestal om LPG. Het aandeel personen dat beschikt over een elektrische auto is minimaal. Op al deze punten verschillen Brandevoorters niet noemenswaard van de andere Helmonders.

3.1 Rijbewijzen in bijna alle huizen

In de meeste huishoudens beschikt tenminste een persoon over een rijbewijs. In Helmond woont 93% van de volwassenen in een huishouden waar tenminste een van de partners over een rijbewijs beschikt. In Brandevoort met veelal jonge gezinnen en weinig senioren, geldt dit voor 98% van de volwassenen.

Volwassenen of hun partner in bezit van rijbewijs

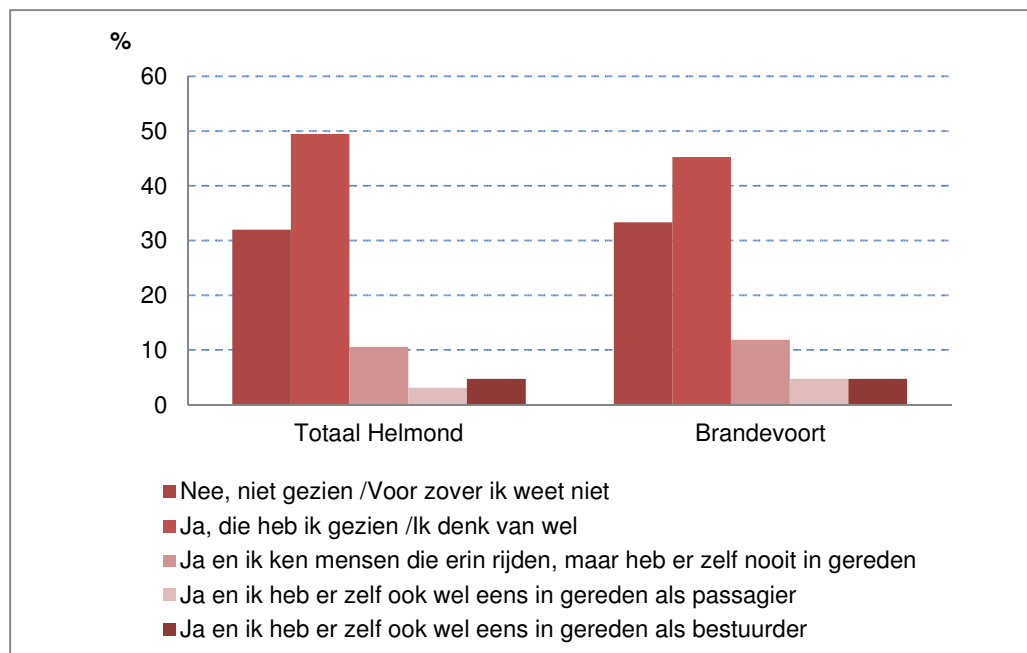


Als een van de partners een rijbewijs heeft, is er ook bijna altijd een auto waar de huishoudleden over kunnen beschikken. Ruim 90% van de volwassenen woont in een huishouden waar een auto aanwezig is.

3.2 Bekendheid met elektrische auto's

Alle volwassenen waar tenminste een van de huishoudleden over een rijbewijs beschikt, is gevraagd of zij bekend zijn met elektrische personenauto's. Het blijkt dat een derde van de volwassenen nog nooit een elektrische personenauto in het echt gezien heeft. Voor Brandevoorters geldt dit idem dito. Ongeveer de helft van de inwoners heeft wel eens een elektrische auto gezien of denkt er ooit wel een te hebben gezien. In totaal heeft minder dan 10% ooit in een elektrische auto gereden, als passagier of bestuurder. Brandevoorters verschillen hierin niet van de Helmonders als totaal.

Hebt u wel eens een elektrische personenauto in het echt gezien?

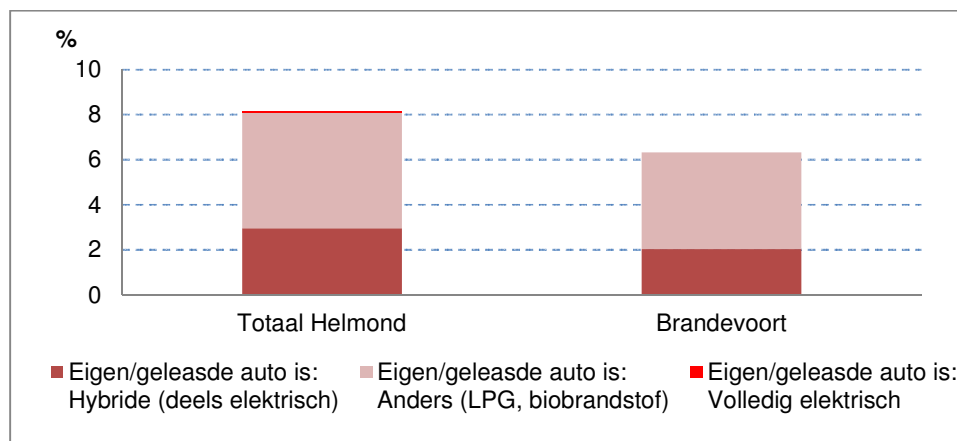


3.3 Aandeel elektrische auto's minimaal

In Helmond beschikt 8% van de volwassenen over een auto die op een niet-traditionele autobrandstof rijdt, in Brandevoort gaat het om 6%. De verschillen tussen de Brandevoorters en de (overige) Helmonders zijn dus minimaal.

Daar waar gebruik gemaakt wordt van niet-traditionele autobrandstof, wordt meestal gebruik gemaakt van LPG/biobrandstof en dergelijke. Gebruik van elektrische auto's bestaat in hoofdzaak uit hybride modellen en vormt slechts enkele procenten van de bewoners.

Personenauto's die op iets anders rijden dan benzine of diesel



3.4 Gehuurde auto's vaker op duurzame brandstof (LPG)

Op het totaal van personen met een rijbewijs, huurt 15% wel eens een auto. Dit zijn vrijwel altijd mensen die niet in Brandevoort wonen; in Brandevoort komt het nauwelijks voor dat auto's gehuurd worden.

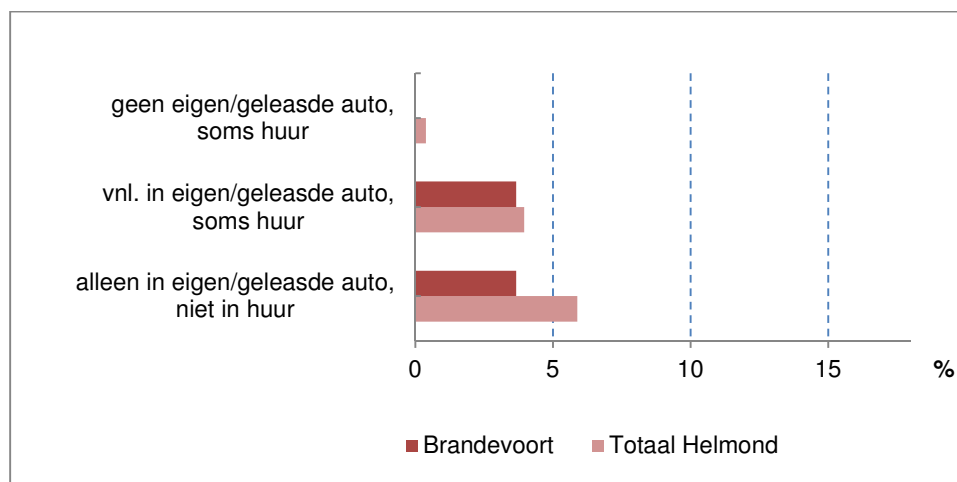
Van de 15% volwassenen die wel eens een auto huren, huurt 4% dan ook wel eens een personenauto op duurzame brandstof en de rest (11%) houdt het altijd bij benzine of diesel.

Op het totaal van personen met een rijbewijs,

- rijdt 8% een eigen/geleasde auto met (deels) duurzame brandstof;
- huurt 4% een auto met (deels) duurzame brandstof;
- rijdt 10% een eigen/geleasde en/of gehuurde auto met (deels) duurzame brandstof.

Eén op de tien Helmonders heeft ervaring met het rijden op een autobrandstof anders dan benzine of diesel. Degenen met deze ervaring, hebben deze ervaring vrijwel altijd opgedaan in een eigen of geleasde auto.

Ervaring met duurzame autobrandstof



n.b. Meerdere antwoorden mogelijk.

Er is geen verschil tussen de Brandevoorters en de overige wijken, als het gaat om het aandeel bewoners, dat in hun eigen, geleasede of gehuurde auto ervaring hebben met het rijden op duurzame autobrandstof of met elektronisch rijden.

4 Autobezit en autogebruik

In ruim de helft van de huishoudens beschikt men over niet meer dan een auto. Ruim 10% van de auto's in Helmond is geleased. Twee op de drie autobestuurders beschikken over privé parkeerplekken en twee op de drie auto's in Helmond worden regelmatig gebruikt voor een autorit over een afstand van 100km of meer. In Brandevoort wijkt zowel het autobezit als het autogebruik af van het Helmonds gemiddelde.

4.1 Meer (lease)personenauto's in Brandevoort

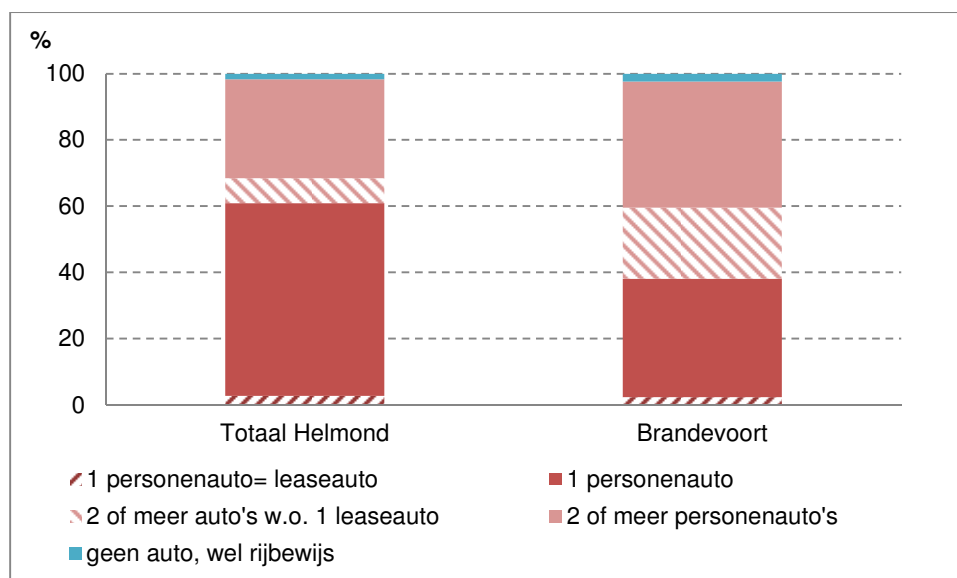
In de meeste huishoudens waar gebruik gemaakt wordt van een auto, is er 1 auto beschikbaar (61%). In Brandevoort ligt dit anders, hier wonen de meeste personen (60%) in een huishouding waar tenminste 2 personenauto's aanwezig zijn.

In totaal Helmond leeft 10% van de personen in een huishouden waar een leaseauto aanwezig is, in Brandevoort is dit 24%.

Het aandeel leaseauto's in huishoudens waar slechts één auto aanwezig is, verschilt niet tussen Brandevoort en Helmond als totaal. In huishoudens waar meerdere auto's aanwezig zijn, is het aandeel leaseauto's juist in Brandevoort veel hoger.

De resultaten uit de enquête ondersteunen de veronderstelling dat in Brandevoort veel meer auto's per huishouden zijn en ook veel meer gebruik gemaakt wordt van leaseauto's. Hiermee wordt een van de vooronderstellingen ondersteund om Brandevoort te kiezen als proefwijk voor het HAES-project over het elektrisch vervoer.

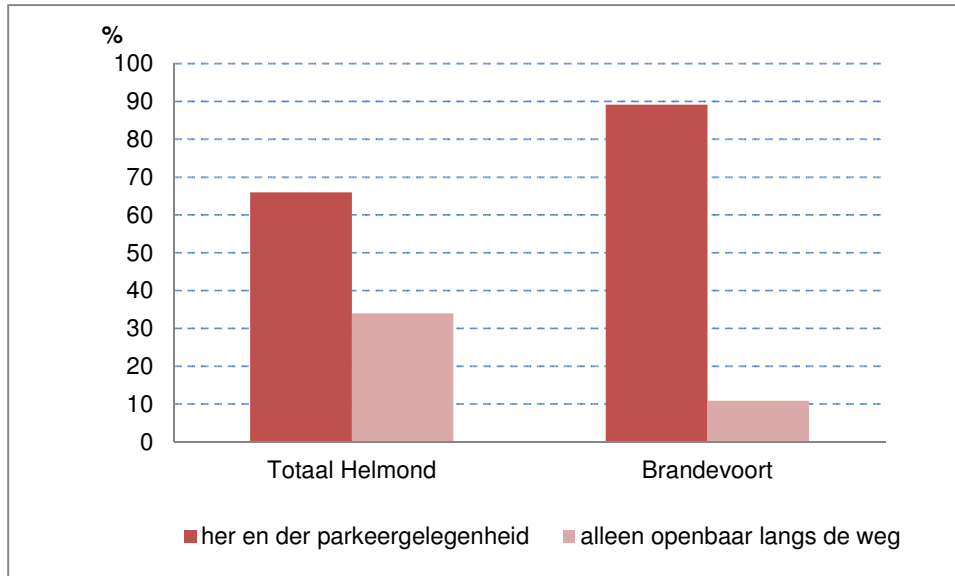
Personenauto's in het huishouden



4.2 Meer privé parkeerplekken in Brandevoort

Er is verschil in parkeergelegenheid aan huis tussen Brandevooters en bewoners van de overige wijken. In het algemeen hebben twee op de drie Helmondse een privé parkeerplek en is een op de drie aangewezen op een openbare parkeerplek. In Brandevoort heeft vrijwel iedereen een privé parkeerplek; 11% van de bewoners zijn aangewezen op een openbare parkeerplek.

Parkeergelegenheid voor personenauto's bij woonhuis



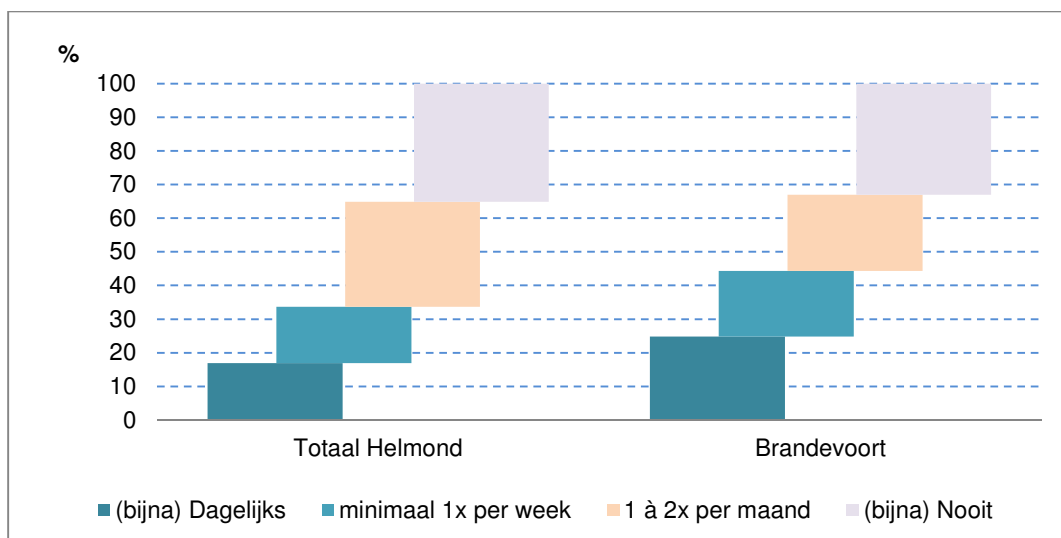
4.3 Vaker lange-afstandsritten vanaf Brandevoort

Twee op de drie auto's in Helmond wordt regelmatig gebruikt over een afstand van 100km of meer per dag. Dit geldt voor de Brandevoortse auto's evenzeer als voor de auto's in de overige wijken van Helmond.

Frequentie in Brandevoort hoger

Het aantal keer per maand waarin een lange afstandsrit gemaakt wordt, verschilt tussen het wagenpark in Brandevoortse huishoudens en dat in de overige wijken. In Helmond wordt ruim een derde van de auto's (34%) tenminste eenmaal per week ingezet voor een lange afstand. In Brandevoort ligt dat 10%-punt hoger: hier wordt 44% van de auto's tenminste eenmaal per week gebruikt voor een langeafstandsrit.

Autogebruik over langere afstand



Vanuit Brandevoort worden op weekbasis meer langeafstandsritten gemaakt dan vanuit de overige wijken, dit geldt zowel in de categorie '(bijna) dagelijks' als in de categorie 'minimaal 1x per week'.

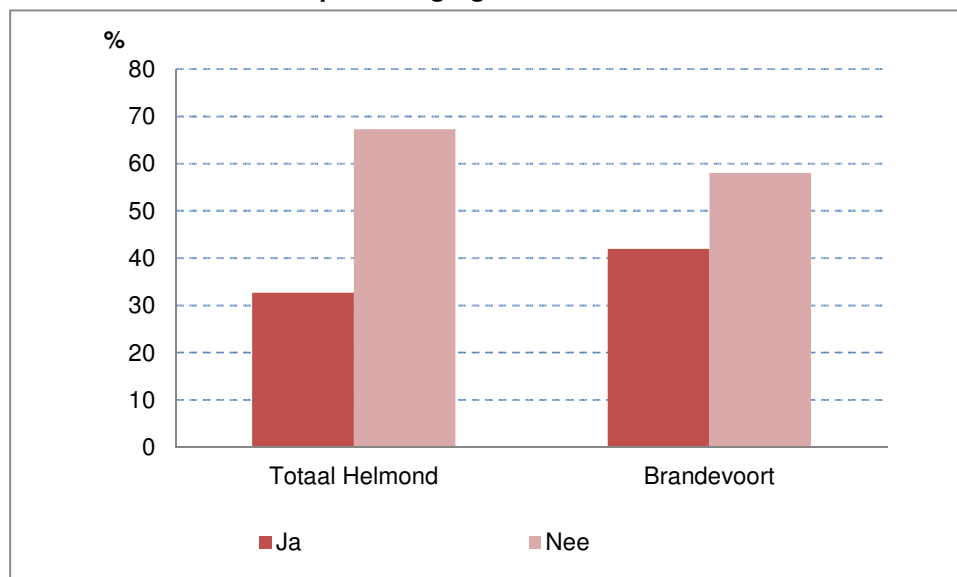
5 Provisionele oriëntatie op elektrische personenauto

Een op de drie Helmonders overweegt een auto aan te schaffen, meestal betreft dit vervanging van de bestaande auto. De helft van de Helmonders kijkt bij het vervangen van de auto ook naar auto's op andere brandstoffen dan benzine of diesel. Elektrische auto's komen voor de meeste mensen pas in aanmerking, als de oplaadmogelijkheden en de kosten passend zijn. Ook moet er een goede oplossing komen voor lange afstanden c.q. vakantieritten. Brandevoorters overwegen vaker dan de gemiddelde Helmonder een auto aan te schaffen, maar hun oriëntaties op duurzame autobrandstoffen en elektrische auto's komt overeen met die van de gemiddelde Helmonder.

5.1 Perspectief op andere auto

Circa een op de drie Helmonders heeft het afgelopen jaar overwogen om een andere auto aan te schaffen. In Brandevoort ligt dit percentage 10%-punt hoger. Meestal gaat het dan om vervanging, maar soms toch ook om aanschaffen van een, eventueel tweede, auto

Provisionele oriëntatie op vervanging of aanschaf auto



Een deel van hen denkt bij de vervanging of aanschaf van een auto zeker aan een auto die niet of niet uitsluitend op benzine of diesel rijdt.

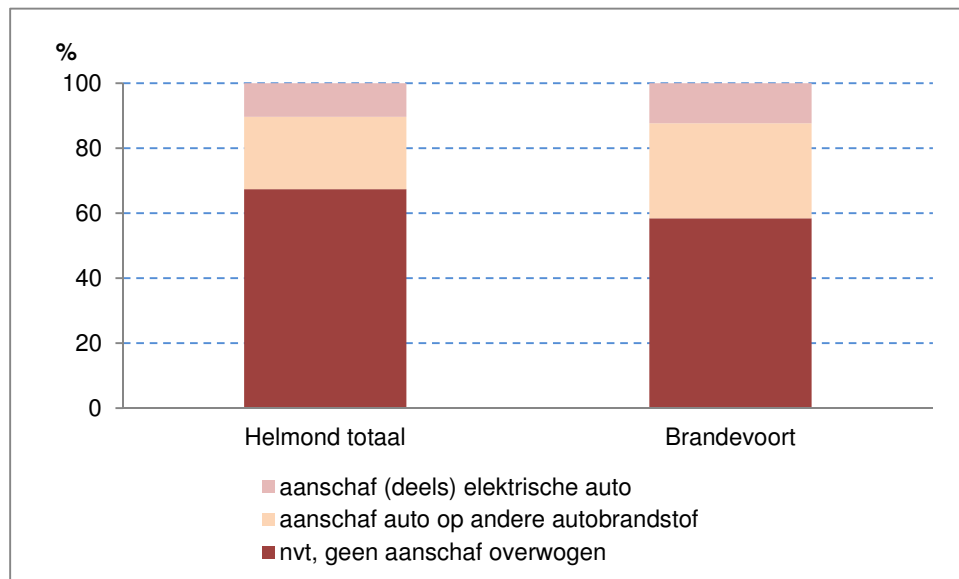
Leasewagenrijders

Bij de leasewagenrijders ligt het percentage dat het afgelopen jaar heeft overwogen een andere auto aan te schaffen hoger dan gemiddeld: 37% versus 33%, maar niet zo hoog als in Brandevoort.

5.2 Provisionele oriëntatie op elektrische auto bij aankoopoverweging afgelopen jaar

Van degenen die het afgelopen jaar hebben overwogen een auto te kopen (33%) denkt krap een op de drie (ruim 10%) ook eventueel een (deels) elektrische auto te gaan kopen. De anderen (ruim 22%) denken toch eerder aan een auto op LPG, benzine of diesel.

Provisionele oriëntatie op elektrische auto bij vervanging of aanschaf als gerealiseerd perspectief



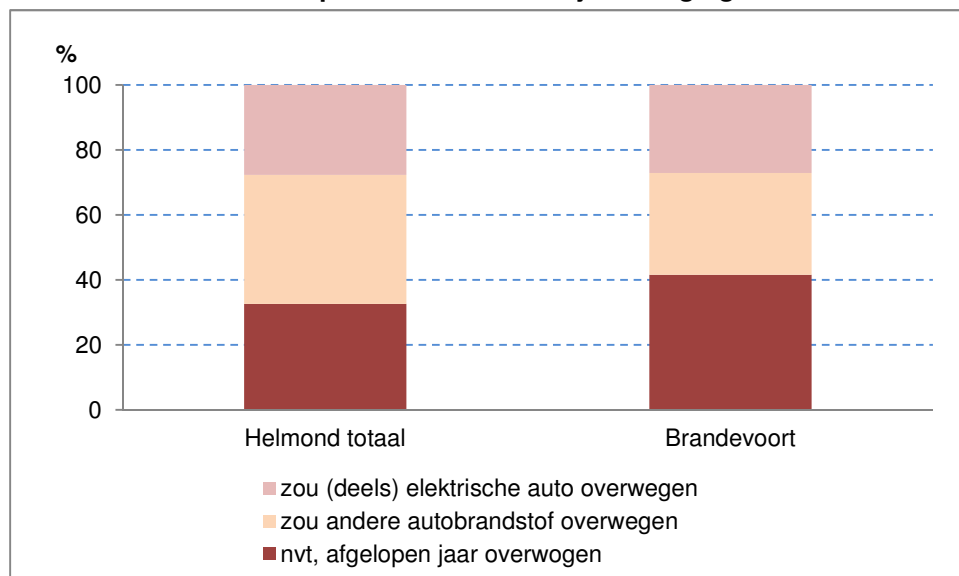
Leasewagenrijders

Bij de leasewagenrijders ligt het percentage dat afgelopen jaar een aankoop overwoog op 37%. Van hen oriënteert een iets kleiner aandeel zich ook bij elektrische auto's, namelijk 8%. De overige 29% houdt het voornamelijk bij benzine of diesel.

5.3 Provisionele oriëntatie op elektrische auto bij toekomstige aankoopoverweging

Van degenen die het afgelopen jaar niet hebben overwogen een auto te kopen (67%) denken ruim twee op de vijf (krap 28%) dat ze bij eventuele aankoop eventueel een (deels) elektrische auto zouden overwegen te kopen. De anderen (krap 40%) denken toch eerder aan een auto op LPG, benzine of diesel.

Provisionele oriëntatie op elektrische auto bij vervanging of aanschaf als toekomstperspectief



Leasewagenrijders

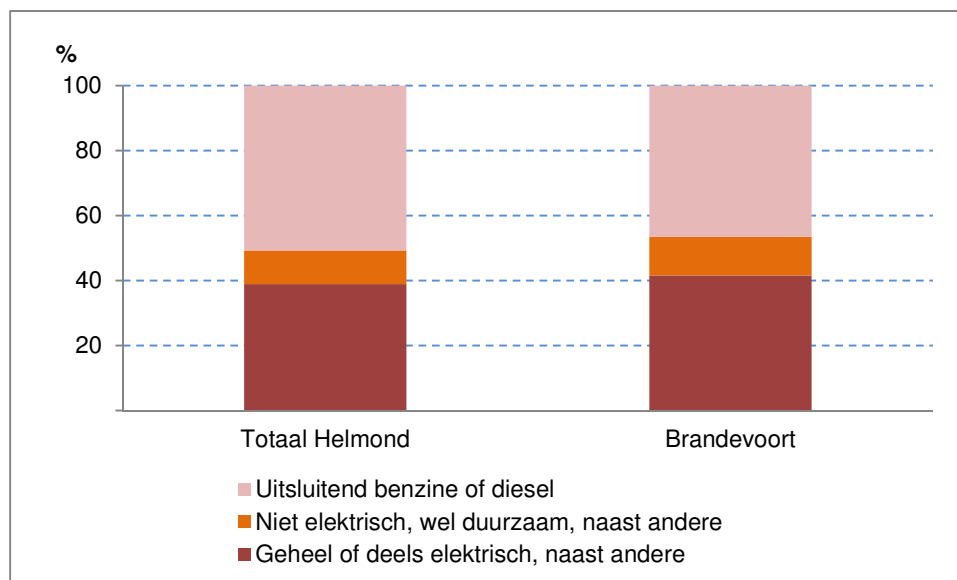
Bij de leasewagenrijders ligt het percentage dat afgelopen jaar geen aankoop overwoog op 63%. Van hen oriënteert een verhoudingsgewijs groter aandeel zich ook bij elektrische auto's, namelijk 37%. De overige 26% houdt het voornamelijk bij benzine of diesel.

5.4 Provisionele oriëntatie op duurzame autobrandstof, totaal

Zowel onder bewoners die afgelopen jaar nog niet bezig waren met de vervanging van een personenauto, als onder bewoners waar dit wel het geval was, leeft de gedachte aan een auto die niet of niet uitsluitend op benzine of diesel rijdt.

Alles bij elkaar genomen, heeft de helft van de huidige autobezitters bij het vervangen van de huidige auto interesse in een auto op duurzame brandstof. Er is geen verschil tussen Brandevoorters en de gezamenlijke overige wijken in oriëntatie op brandstoftype, als men overweegt een andere auto aan te schaffen.

Oriëntatie op duurzame brandstof voor eerstvolgende auto



Leasewagenrijders

Alles bij elkaar genomen, heeft de helft van de huidige leaseautobezitters bij het vervangen van de huidige auto interesse in een auto op duurzame brandstof, namelijk 49%. Het merendeel van hen heeft hierbij ook interesse in een (deels) elektrische auto (44%). Er is geen verschil tussen leaseautorijders en de rijders van eigen auto's in oriëntatie op duurzame autobrandstof.

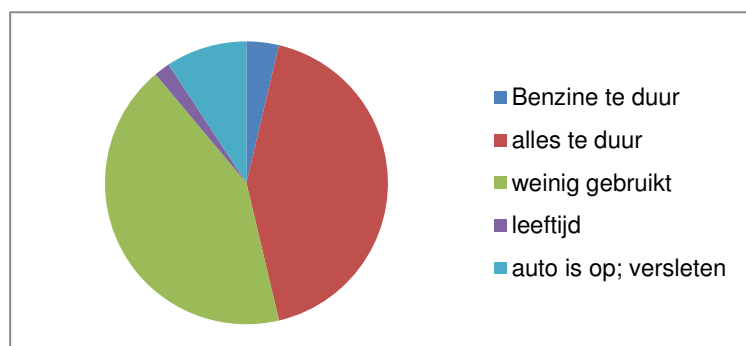
5.5 Afschaffing auto

Bijna 5% van de Helmondse autobezitters heeft overwogen een personenauto weg te doen. De meestgenoemde redenen hiervoor zijn, dat het rijden te duur wordt en dat de auto weinig gebruikt wordt.

Dit zijn voor een klein deel mensen die de auto intussen inderdaad de deur uit hebben gedaan en nu geen auto meer hebben. Bij drie van de vijf procent gaat het om mensen in huishoudens met meer dan een auto tot hun beschikking, bij twee van de vijf procent gaat het om mensen in huishoudens

met één personenauto tot hun beschikking. In Brandevoort zijn dit, wat betreft de deelnemers aan dit onderzoek, in alle gevallen bewoners uit huishoudens waar meer dan een auto ter beschikking staat.

Redenen om de auto af te schaffen



Leasewagenrijders

Van de leasewagenrijders heeft 3% het afgelopen jaar overwogen om de auto af te schaffen.

5.6 Voorwaarden voor aanschaf elektrische personenauto

Een grote meerderheid onder de autobezitters (83%) is niet ongenegen de huidige personenauto te vervangen door een elektrische. Een minimaal groepje (2%) zou de huidige auto sowieso inruilen voor een elektrische. Voor de meeste inwoners zijn er wel voorwaarden aan verbonden, wil men hier daadwerkelijk toe overgaan.

De meestgenoemde voorwaarden zijn de kosten en de oplaadmogelijkheden. Een deel van de respondenten twijfelt aan de milieuvriendelijkheid van de huidige elektrische auto. Zo gaat 9% van de autobezitters alleen voor een elektrische auto, als die kan worden opgeladen met duurzaam opgewekte stroom.

Voorwaarde(n) om huidige personenauto in te ruilen voor een elektrische

	Overige wijken	Brandevoort	Helmond totaal	Lease
	%			
Alleen als ik zeker weet dat ik hem altijd kan opladen waar en wanneer dat nodig is	49	54	49	59
Alleen als autorijden mij dan minder gaat kosten	45	48	45	49
Alleen als ik hem voor mijn deur kan opladen	29	32	29	41
Alleen als ik voor lange ritten en/of vakanties nog wel over een 'normale' personenauto kan beschikken	23	39	24	37
Alleen als ik hem kan opladen met duurzaam opgewekte stroom, bijvoorbeeld zonne- of windenergie	10	8	9	7
Ik zou dit zeker doen	2	-	2	-
Andere reden, namelijk...	13	19	14	17
Ik zou dit zeker niet doen	17	14	17	21

* Gemiddeld 2 antwoorden per persoon, het totaal telt daarom hoger op dan 100.

N.B. Ingekleurde cellen wijken 5%-punt of meer af van het percentage in de totaalkolom.

De “Andere reden” bevat hoofdzakelijk toelichtingen hoe groot de actieradius zou moeten zijn of hoe snel de accu zou moeten opladen.

Andere aanvullende opmerkingen over de voorwaarden waaraan de elektrische auto zou moeten voldoen, betreffen vooral de vergelijking met de huidige eigen auto, zoals

- Je moet er een caravan of aanhanger mee kunnen trekken
- De accu moet ook doen als het vriest
- Er moeten meer personen mee vervoerd kunnen worden
- Het moet een snelle / sportieve / comfortabele uitvoering zijn

Leasewagenrijders

Voor leasewagenbestuurders gelden de kosten en oplaadmogelijkheden als voorwaarden om over te stappen naar een elektrische auto nog sterker dan voor de bestuurder van een eigen auto. Ook het gebruiksgemak: voor de deur opladen, en voor lange ritten een ‘normale’ personenauto, zijn voor de leasewagenbestuurders in veel grotere mate een voorwaarde om over te stappen op een elektrische auto.

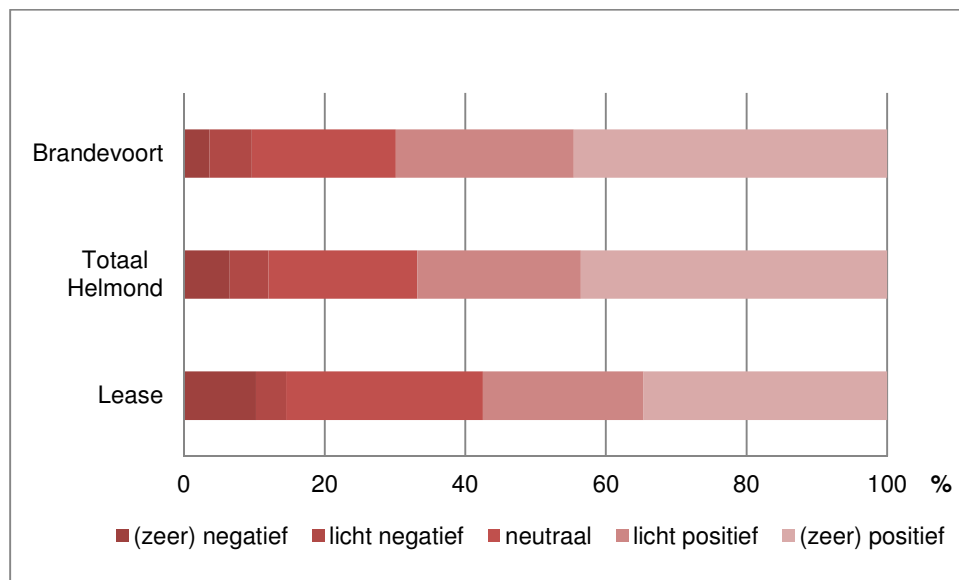
6 Gunstige voorwaarden voor elektrische auto's

Helmonders staan welwillend tegenover elektrisch rijden, maar geven voor persoonlijk gebruik de voorkeur aan hun eigen auto. Bij gelijkblijvend kosten neemt de bereidheid voor het rijden in een elektrische auto sterk toe. Ruim een kwart van de automobilisten met een tweede auto zou overwegen deze tweede auto om te zetten naar gebruik van een autopool. Brandevoorters hebben een met de gemiddelde Helmonder vergelijkbare algemene houding; Brandevoorters staan meer open voor alternatieven in scenario's van kostenegalitatie of autopool.

6.1 Algemene houding jegens elektrisch rijden positief

Twee op de drie inwoners van Helmond heeft een positieve of neutrale associatie met het rijden in een elektrische personenauto. Hierin is geen verschil tussen Brandevoorters en bewoners van de overige wijken.

Hoe staat u in het algemeen tegenover rijden in een elektrisch personenauto?



Leasewagenrijders

Leasewagenbestuurders stellen zich in wat hogere mate neutraal en in wat mindere mate (zeer) positief op, ten aanzien van het rijden in een elektrische personenauto.

6.2 Lichte voorkeur voor huidige auto

De Helmonders hebben een lichte voorkeur voor hun huidige auto en verwachten ook dat hun eigen auto gemakkelijker is in gebruik. Van de elektrische auto verwacht men vaker dat zij in mindere mate sportief, snel of betrouwbaar is.

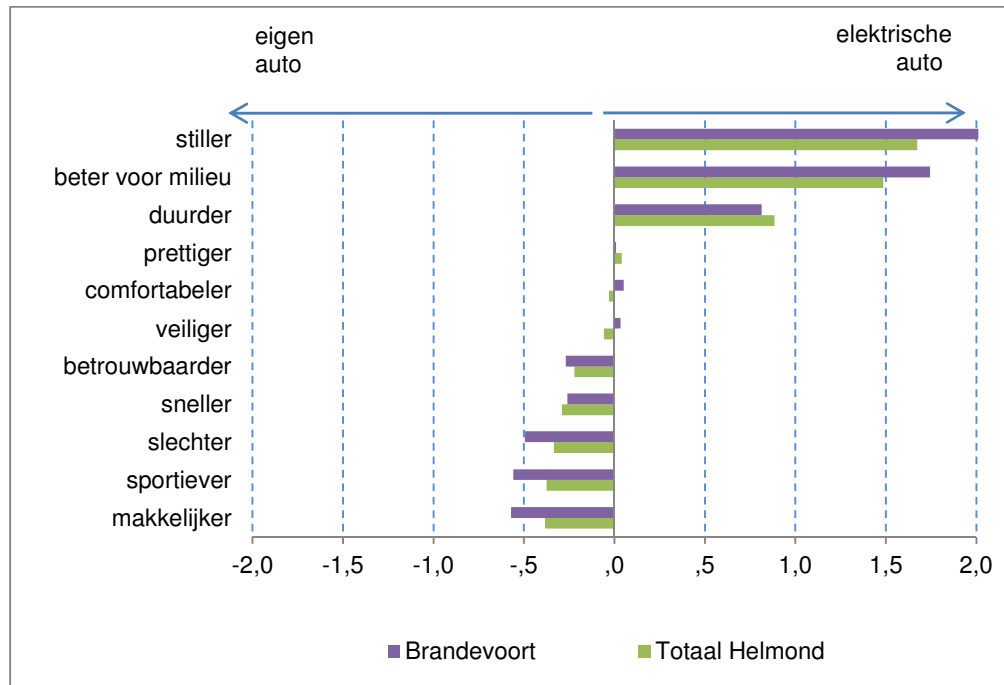
Wat betreft veiligheid en comfort schatten inwoners dat een elektrische auto vergelijkbaar met hun eigen auto is, de elektrische auto wordt echter wel duurder ingeschat.

In het voordeel van de elektrische auto spreekt een vrijwel algemene vooronderstelling dat de elektrische auto milieuvriendelijker en stiller is.

Leasewagenrijders

Leasewagenbestuurders hebben vrijwel vergelijkbare vooronderstellingen als de andere Helmonders. Op twee van de voorgelegde punten zijn er lichte verschillen: leasewagenbestuurders verwachten net iets meer dat hun eigen auto gemakkelijker en betrouwbaarder is.

Vooronderstellingen over elektrische personenauto versus huidige auto



* de schaal loopt van -3 (eigen auto) tot +3 (elektrische auto).

6.3 Provisionele oriëntatie bij gelijke kosten positiever

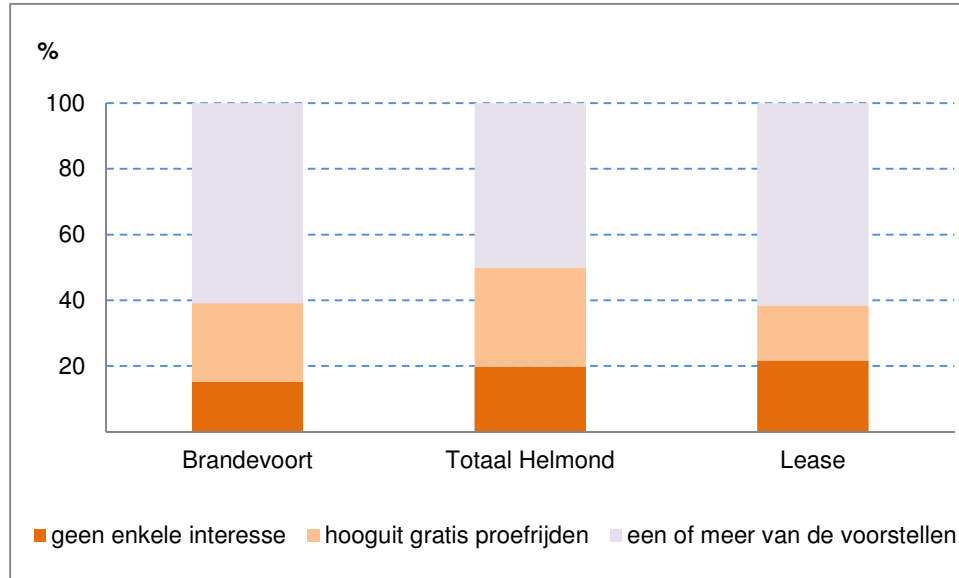
Het kostenplaatje bij een elektrische auto is een aandachtspunt dat geregeld genoemd wordt. Als de kosten voor aanschaf, onderhoud en gebruik hetzelfde zouden zijn voor een elektrische personenauto als voor de huidige auto, groeit de interesse tot circa 80% van de bewoners.

De helft van de Helmonders heeft serieuze interesse in een proef met elektronisch vervoer en nog ruim een kwart heeft hooguit interesse in gratis proefrijden. In Brandevoort ligt de groep met interesse in een alternatief met elektrisch rijden iets hoger dan in Helmond als totaal.

Leasewagenrijders

Leasewagenbestuurders hebben vrijwel vergelijkbare interesse in elektrisch rijden als Brandevoorters. Daarentegen is de groep die hooguit kiest voor gratis proefrijden is onder leasewagenbestuurders wat kleiner (17%) en de groep die geen enkele interesse heeft iets groter (22%).

Interesse in Elektronische personenauto, bij gelijke kosten met huidige auto



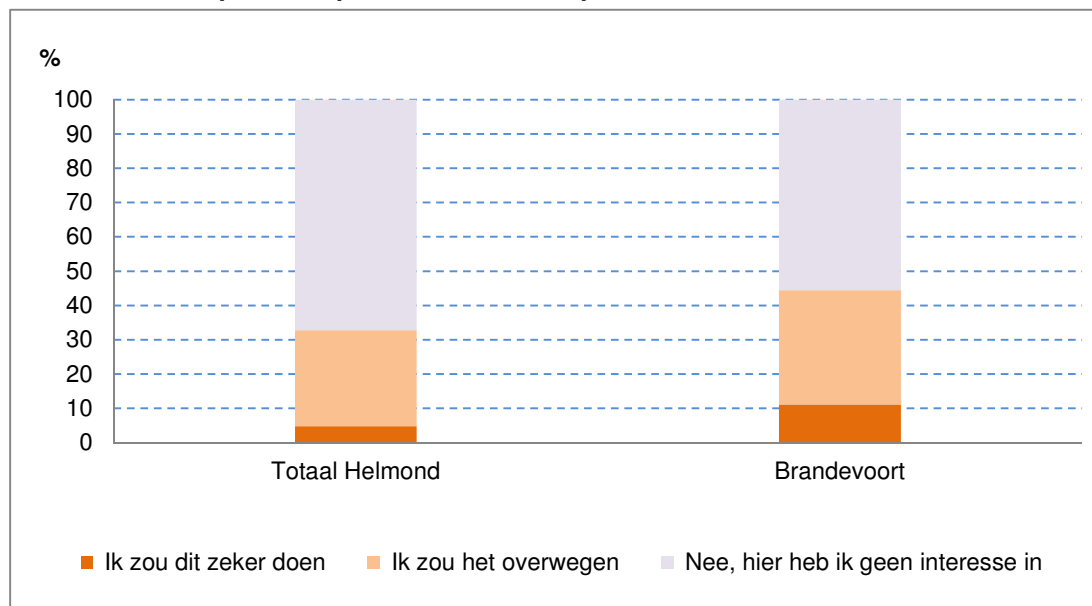
6.4 Vervanging 2^e auto tegen gedeelde “autopool”

Ruim een derde van de automobilisten woont in een huishouden waar meerdere auto's ter beschikking staan. In Brandevoort ligt dit bijna twee keer zo hoog.

De huishoudens waar gebruik gemaakt wordt van meer personenauto's, is gevraagd of men interesse heeft een 2^e auto in te leveren als in de buurt een pool van auto's aanwezig is en alleen betaald wordt voor het daadwerkelijke gebruik.

- In Helmond heeft een op de drie eigenaren van een 2^e auto enige interesse om deze 2^e auto in te leveren voor het deelnemen aan een autopool (33%); in Brandevoort betreft dit een substantieel groter aandeel (44%)
- Ongeveer 5% zou de 2^e auto zeker inleveren voor het deelnemen aan een autopool, in Brandevoort is deze groep 2x zo groot (11%).

Interesse in een pool van personenauto's, in plaats van de 2^e auto



Leasewagenrijders

In huishoudens met leasewagenbestuurders is dit vrij vaak de enige auto in het huishouden. Degenen onder hen bij wie sprake is van twee of meer auto's in het huishouden, hebben geen enkele interesse om de tweede auto in te ruilen tegen een poolauto.

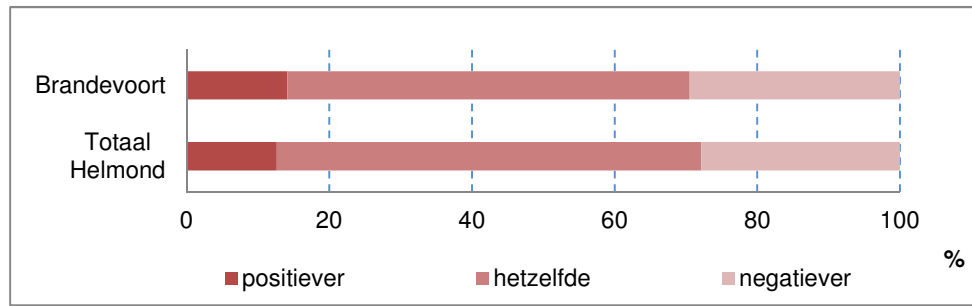
6.5 Stabiliteit in waardering van een elektrische auto

Aan het einde van de vragenlijst is de vraag herhaald, hoe men in het algemeen staat tegenover het rijden in een elektrische personenauto. Ook nu is een kleine meerderheid positief over de elektrische auto.

Opmerkelijk is wel, dat ruim 40% van de autobezitters van voorkeur gewisseld is, tijdens het invullen van de enquête. Bij een kleine 30% is de waardering van de elektrische auto negatiever geworden; ruim 10% is de elektrische auto positiever gaan waarderen.

De mate waarin van voorkeur gewisseld wordt, verschilt niet tussen Brandevoort en de overige wijken.

Ontwikkeling in waardering elektrische auto tussen begin en eind van de vragenlijst



De switchers vinden de eigen auto betrouwbaarder, sportiever en slechter dan de elektrische auto en dit geldt zowel voor degenen die na het doorlopen van de vragenlijst positiever zijn gaan denken over de elektrische auto, als voor degenen die negatiever zijn gaan denken over het elektrisch rijden.

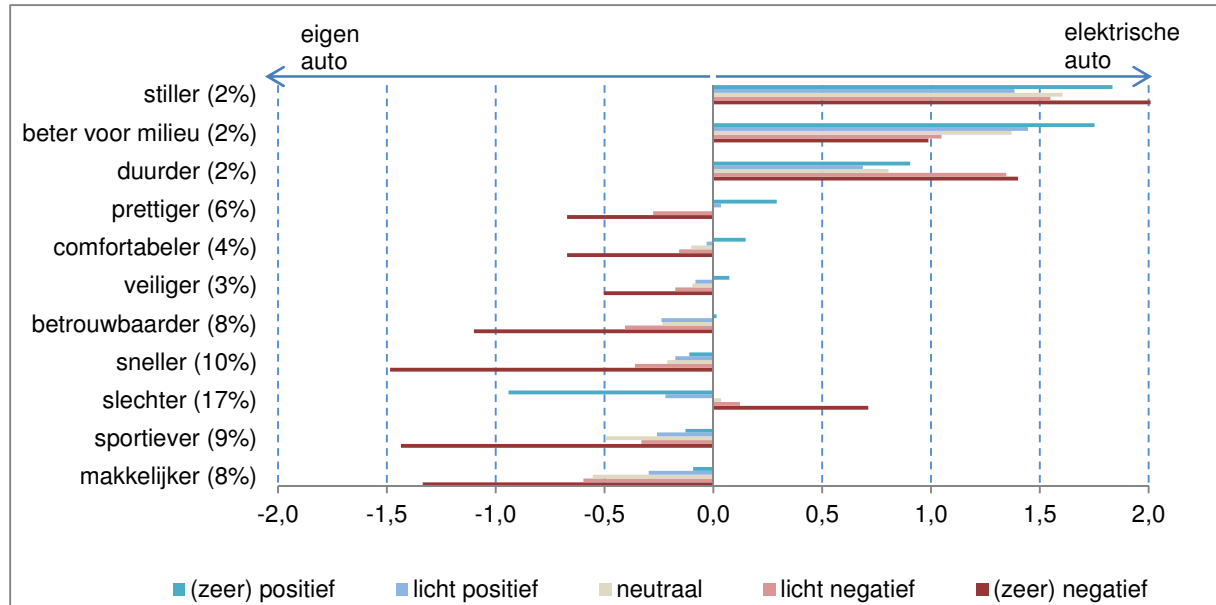
6.6 Voor- en Tegenstanders van een elektrische auto

De voorstanders van elektrisch rijden hebben heel andere vooronderstellingen over elektrisch rijden dan de tegenstanders. Op elk van de elf voorgelegde kenmerken zijn de verschillen groter dan op basis van toeval verwacht zou kunnen worden.

Over milieu- en kostenaspecten zijn de verschillen minimaal, wel is bijvoorbeeld duidelijk dat tegenstanders iets meer aanhikken tegen de kosten dan voorstanders.

De verschillen zijn het grootst bij opvattingen of de eigen auto beter, dan wel slechter is dan een elektrische auto (17%). Voorstanders vinden de eigen auto slechter en tegenstanders vinden de elektrische auto slechter. Bij de andere kenmerken van (voor-)ingenomenheid zijn het vooral de bewoners die negatief of zeer negatief zijn over elektrisch rijden, die het verschil maken.

Voor- en Tegenstanders elektrisch rijden: Vooronderstellingen over elektrische personenauto*



* de schaal loopt van -3 (eigen auto) tot +3 (elektrische auto).

Tussen haakjes staat het percentage verklaarde variantie (η^2) in het betreffende kenmerk, bij deze vijfdeling in voor- en tegenstanders.

Voor- en tegenstanders van elektrisch rijden denken ook anders over de voorwaarden om de huidige personenauto in te ruilen voor een elektrische. Het meest extreem zijn deze verschillen uiteraard bij de stelling: 'ik zou dit zeker niet doen'. Van degenen die (zeer) negatief denken over elektrisch rijden, geeft 75% aan dat zij hun auto zeker niet zouden inruilen voor een elektrische, van degenen die (zeer) positief zijn, geeft 3% aan de eigen auto zeker niet in te ruilen voor een elektrische.

Voor- en Tegenstanders elektrisch rijden: Voorwaarde(n) om huidige personenauto in te ruilen voor een elektrische

	(zeer) negatief	licht negatief	neutraal	licht positief	(zeer) positief	totaal
%						
Alleen als ik zeker weet dat ik hem altijd kan opladen waar en wanneer dat nodig is	12	29	48	57	60	49
Alleen als autorijden mij dan minder gaat kosten	8	35	45	58	49	45
Alleen als ik hem voor mijn deur kan opladen	3	24	27	28	40	29
Alleen als ik voor lange ritten en/of vakanties nog wel over een 'normale' personenauto kan beschikken	5	21	21	23	31	24
Alleen als ik hem kan opladen met duurzaam opgewekte stroom, bijvoorbeeld zonne- of windenergie	2	10	7	7	12	9
Ik zou dit zeker doen	-	-	1	1	3	2
Andere reden, namelijk...	12	18	14	12	15	14
Ik zou dit zeker niet doen	75	36	20	7	3	17
abs.						
Gemiddeld aantal antwoorden per persoon	1,2	1,7	1,8	1,9	2,1	1,9

* Gemiddeld meer antwoorden per persoon, het totaal telt daarom hoger op dan 100.

N.B. Ingekleurde cellen wijken 5%-punt of meer af van het percentage in de totaal kolom.

7 Rijervaring en voorkeur voor elektrische auto's

Bewoners die lange afstanden rijden en bewoners die in leaseauto's rijden, hebben iets vaker een voorkeur voor duurzame autobrandstoffen. Voor Brandevoorters is de samenhang met rijstijl sterker dan in totaal Helmond.

7.1 Langeafstand rijders en elektrisch vervoer

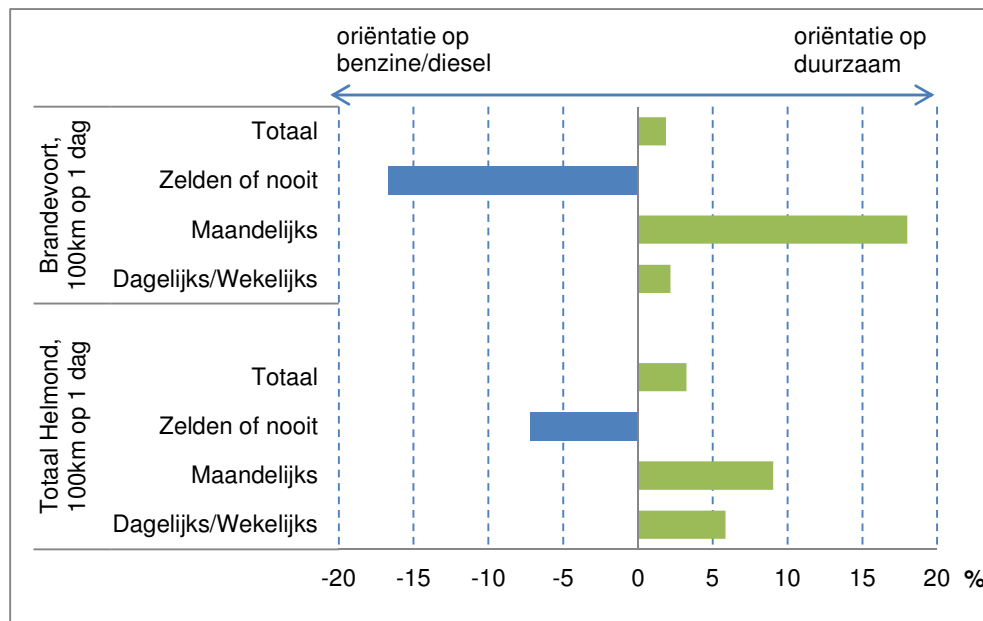
De voorlopige keuze voor de wijk Brandevoort is onder meer ingegeven door de veronderstelling dat in deze wijk meer langeafstandrijders zouden wonen. In dit onderzoek is gebleken dat vanuit Brandevoort vooral vaker per week lange afstanden gereden worden; de groep als zodanig is niet groter.

In het algemeen hebben de langeafstandrijders vaker voorkeur voor duurzame autobrandstoffen. Mensen die zelden of nooit 100km op een dag rijden, zijn gemiddeld meer geneigd zich op benzine of diesel te oriënteren. Onder Brandevoorters die geen lange afstanden rijden, geldt dit nog weer sterker dan voor de gemiddelde Helmonder die geen lange afstanden rijdt.

Mensen die regelmatig 100km op een dag rijden, hebben gemiddeld een voorkeur voor duurzame autobrandstoffen. De mate waarin die voorkeur optreedt, hangt alleen voor Brandevoorters samen met de frequentie waarin men 100km op een dag rijdt:

- In Brandevoort hebben degenen die maandelijks lange afstanden rijden, een behoorlijk sterke voorkeur voor duurzame autobrandstoffen.
- In Brandevoort hebben degenen die dagelijks of tenminste 1x per week lange afstanden rijden, een zeer lichte voorkeur voor duurzame autobrandstoffen.
- In Helmond als totaal heeft de frequentie waarmee lange afstanden gereden worden, geen invloed op de voorkeur voor duurzame autobrandstoffen.

Frequentie in langeafstandsverkeer en oriëntatie op duurzame autobrandstoffen



7.2 Leasepersonenautorijders en elektrisch vervoer

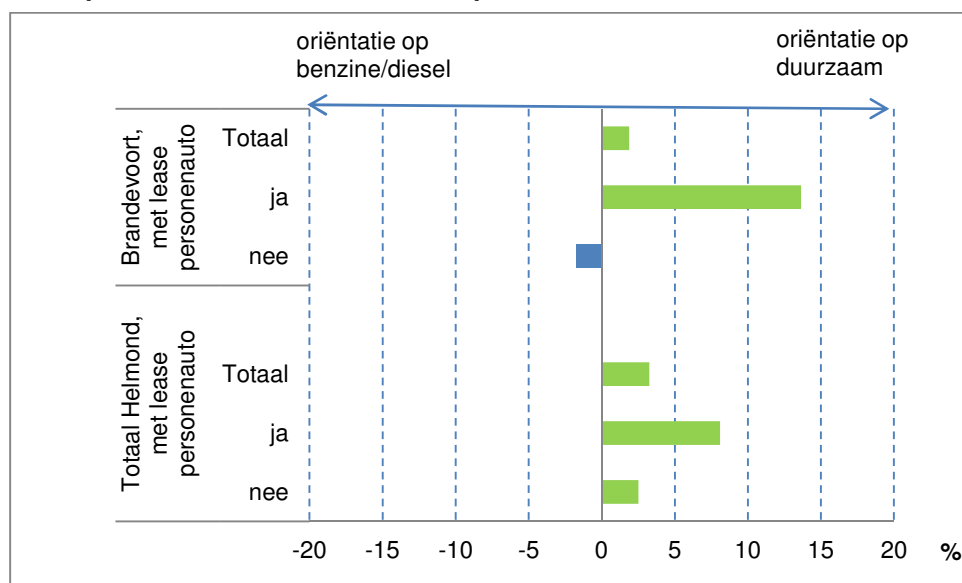
De voorlopige keuze voor de wijk Brandevoort is onder meer ingegeven door de veronderstelling dat in deze wijk meer leasepersonenauto's zouden zijn geplaatst. In dit onderzoek is gebleken dat in Brandevoort inderdaad meer dan 2x zo vaak leasepersonenauto's voorkomen dan in overig Helmond.

In het algemeen hebben de leasepersonenautobestuurders vaker voorkeur voor duurzame autobrandstoffen. Mensen die geen leasepersonenauto rijden, zijn gemiddeld wat minder geneigd zich op duurzame autobrandstoffen te oriënteren.

De mate waarin deze gedragsoriëntaties zich voordoen, zijn onder Brandevoorters extremer dan onder de gemiddelde Helmonder:

- In Brandevoort hebben degenen die deel uitmaken van een huishouden waar een leasepersonenauto is geplaatst, een iets sterkere voorkeur voor duurzame autobrandstoffen.
- In Brandevoort hebben degenen die geen deel uitmaken van een huishouden waar een leasepersonenauto is geplaatst, een lichte voorkeur voor auto's die op benzine of diesel rijden.
- In Helmond als totaal zijn degenen die deel uitmaken van een huishouden waar een leasepersonenauto is geplaatst, slechts iets meer geporteerd voor duurzame autobrandstoffen, dan degenen waar geen leasepersonenauto is geplaatst. Het al dan niet beschikken over een leasepersonenauto geeft hier niet het cruciale onderscheid in oriëntatie op autobrandstof weer.

Leasepersonenauto's en oriëntatie op duurzame autobrandstoffen

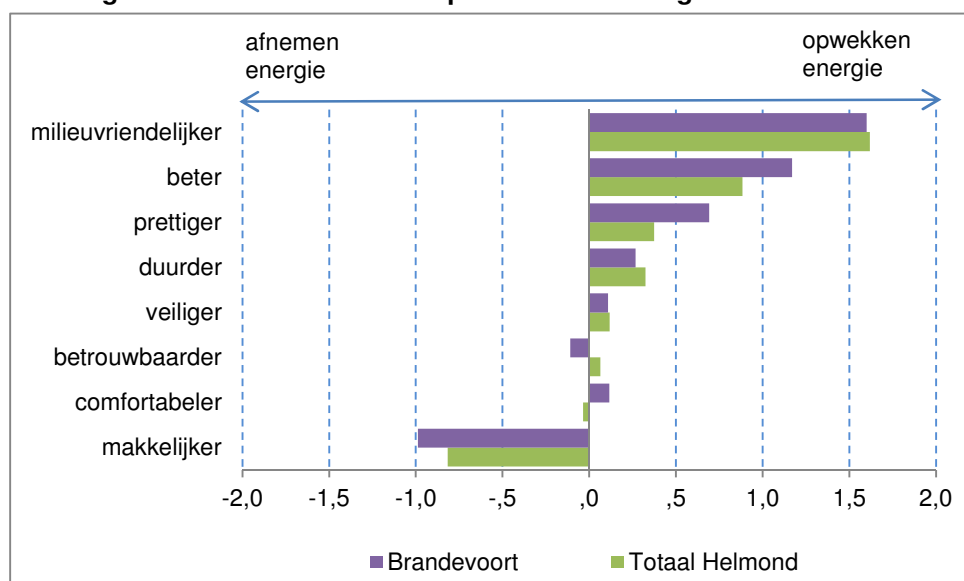


8 Zonnepanelen en andere vormen van zelf energie opwekken

Bij het elektrisch rijden komt de energievoorziening als aandachtspunt aan bod. Brandevoorters zijn iets beter bekend met de mogelijkheden van zelf opwekken van energie. Dit betekent echter niet, dat zij vaker dan de gemiddelde Helmonder overwegen om zelf energie te gaan opwekken.

Helmonders staan in het algemeen positief ten aanzien van het zelf opwekken van energie. Brandevoorters zelfs nog iets sterker dan de bewoners van de andere wijken. Over de veiligheid, betrouwbaarheid en het comfort maakt men zich geen zorgen. Men vindt het echter ook duurder en vooral moeilijker, om zelf energie op te wekken.

Houding ten aanzien van het zelf opwekken van energie*



* de schaal loopt van -3 (afnemen energie) tot +3 (zelf opwekken energie).

Of men in de toekomst zelf energie zal gaan opwekken, is dus maar de vraag. De meestgenoemde reden om in de toekomst zelf energie te gaan opwekken is, dat energie dan minder moet gaan kosten.

Zou u in de toekomst overwegen om zelf duurzame energie op te wekken?

	Overige wijken	Brandevoort	Helmond totaal
	%		
Nee, ik heb een groen energiecontract	15	12	15
Nee, ik voorzie al in mijn eigen energie (zoals zonnepanelen, WKK)	2	5	2
Ja, alleen als energie mij dan minder gaat kosten	38	38	38
Ja, alleen als energie mij dan <u>niet</u> meer gaat kosten	31	40	31
Ja, om een andere reden*	8	12	8
Nee, ik zou dit zeker niet doen	9	4	8
Ik weet het niet	20	16	20

* Andere reden: Toelichtingen op het kostenplaatje (3%), Milieuaspect (2%); Overig divers (3%).

** Totaal bewoners=100%; de redenen tellen hoger op dan 100%, omdat mensen meerdere redenen konden aankruisen.

N.B. Ingekleurde cellen wijken 5%-punt of meer af van het percentage in de totaal kolom.

8.1 Bekendheid met zonnepanelen

Zonnepanelen of Photo-Voltaïsche (PV) systemen worden gebruikt om met behulp van zonne-energie elektriciteit op te wekken die in de meeste gevallen wordt teruggeleverd aan het openbare lichtnet.

De meeste Helmonders hebben zonnepanelen al eens in het echt gezien en ruim 40% kent mensen die ze op hun dak hebben of heeft zelf zonnepanelen op het dak. Brandevoorters hebben vaker zelf al zonnepanelen op het dak.

Hebt u wel eens zonnepanelen in het echt gezien?

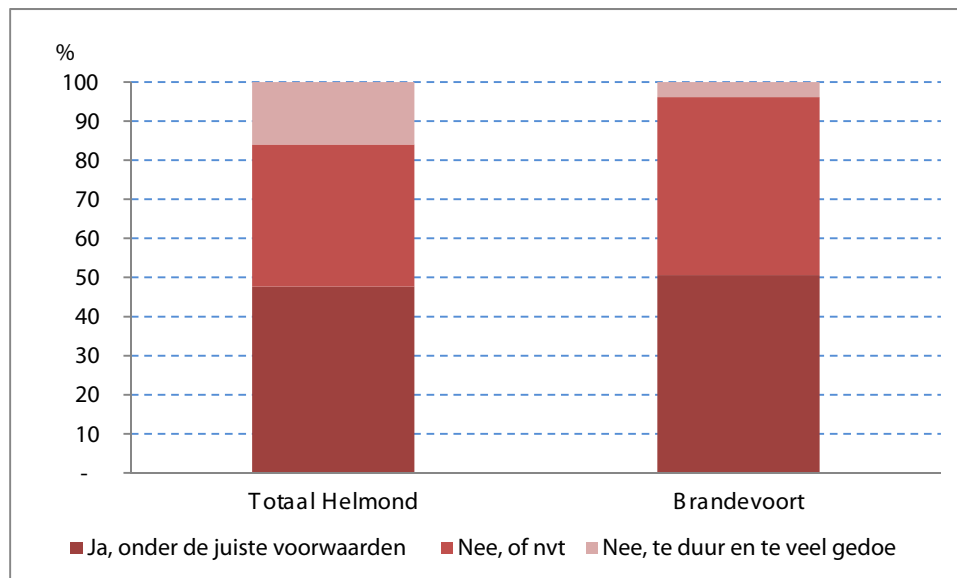
	Overige wijken	Brandevoort	Helmond totaal
	%		
Ja, die heb ik gezien /Ik denk van wel	53	47	52
Ja en ik ken mensen die ze op hun dak hebben, maar heb ze zelf niet	38	37	38
Ja en ik heb ze zelf ook	3	15	4
Nee, niet gezien /Voor zover ik weet niet	6	1	5
Totaal	100	100	100

N.B. Ingekleurde cellen wijken 5%-punt of meer af van het percentage in de totaalkolom.

8.2 Bereidheid tot aanschaf zonnepanelen

De helft van de bewoners zou in de toekomst overwegen om zonnepanelen aan te schaffen. Hierin is geen verschil tussen Brandevoorters en bewoners uit de overige wijken.

Zou u in de toekomst overwegen om zonnepanelen aan te schaffen?



Aan de besluitvorming zijn wel voorwaarden verbonden, zoals: "Ja, als ze goedkoper worden dan ze nu zijn" (32%) of "Nee, het lijkt me te duur" (14%).

Het kostenplaatje blijft een belangrijke rol spelen bij de vraag, of men in de toekomst gaat overwegen om zonnepanelen aan te schaffen. Daarnaast geldt voor een deel van de inwoners, dat hun woning niet geschikt is omdat het een huurwoning of appartement is en dan is het aan de woningeigenaar /

woningbouwvereniging om hier iets aan te doen. In Brandevoort zijn een aantal woningen waarvan de eigenaren aangeven, dat zij geen zonnepanelen op hun dak mogen.

8.3 Bekendheid met warmte-krachtkoppelingen

Slechts 4% van de Helmondse acht zich redelijk op de hoogte van warmte-kracht koppeling. In Brandevoort is de groep bewoners die er iets van af weet groter dan in de overige wijken.

Hebt u wel eens gehoord van warmte-kracht koppeling ?

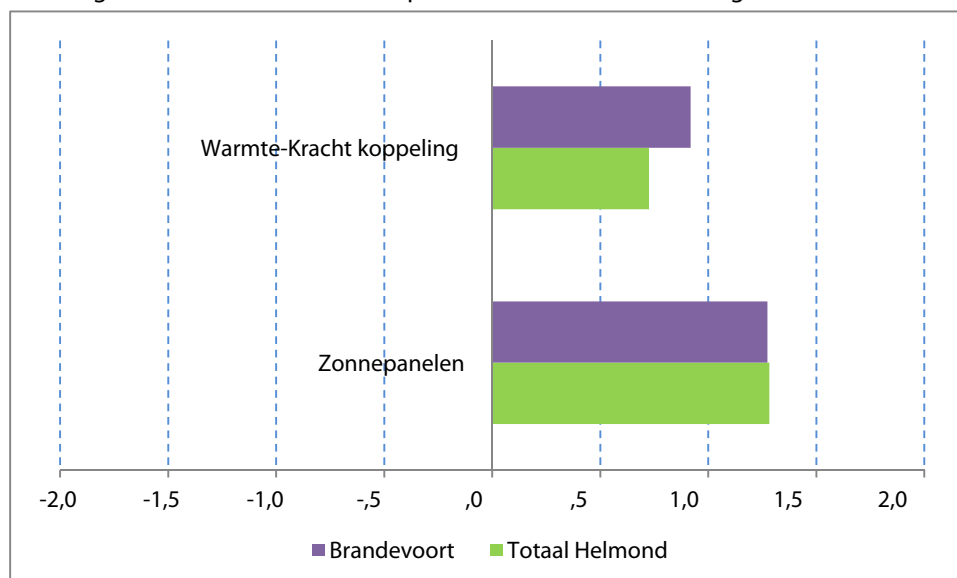
	Overige wijken	Brandevoort	Helmond totaal
	%		
Nee, nooit van gehoord	59	41	58
Wel eens van gehoord maar weet er niets over	20	29	21
Wel eens van gehoord en weet er een beetje over	18	26	19
Ja en ik weet hier veel over	4	5	4
Totaal	100	100	100

N.B. Ingekleurde cellen wijken 5%-punt of meer af van het percentage in de totaalkolom.

8.4 Affiniteit om zelf elektriciteit op te wekken

Er is een licht-positieve houding ten aanzien van duurzame energie en het zelf opwekken van energie. Zonnepanelen liggen hierbij net iets gemakkelijker dan warmte-kracht koppeling.

Houding* ten aanzien van het zelf opwekken van duurzame energie



* de schaal loopt van -3 (zeer negatief) tot +3 (zeer positief).

Bijlage 1 Wijk Brandevoort in cijfers per 1 januari 2013				2012	2011	2010
Thema	aantal in wijk	% in wijk	% in Helmond	% in wijk	% in wijk	% in wijk
BEVOLKING						
Leeftijd	8.915	100	100	100	100	100
0 - 14 jaar	2.721	30,5	19	30,6	30,8	30,6
15 - 29 jaar	976	10,9	16,8	10,5	10,0	10,3
30 - 44 jaar	2.798	31,4	21,9	33,3	35,1	36,4
45 - 54 jaar	1.234	13,8	15,5	12,8	11,9	11
55 - 64 jaar	622	7,0	12,0	7,0	7,1	6,9
65 - 79 jaar	501	5,6	11,6	5,2	4,6	4,4
80 jaar en ouder	63	0,7	3,3	0,7	0,6	0,5
Etniciteit	8.915	100	100	100	100	100
Nederlands	7.746	86,9	76,6	86,7	86,9	87,3
Overig Westers	784	8,8	11,4	8,9	8,8	8,5
Marokkaans	52	0,6	4,2	0,6	0,6	0,4
Turks	61	0,7	2,8	0,8	0,8	0,8
Surinaams/Antilliaans	92	1,0	1,4	1,0	1,1	1,1
Overig niet-westers	180	2,0	3,7	2,1	1,9	1,9
Huishoudens	3.063	100	100	100	100	100
Alleenstaanden	459	15,0	32,7	15,7	15,6	16,2
Paar zonder kinderen	789	25,8	28,9	25,5	26,4	26,6
Paar met kinderen	1.576	51,5	30,4	51,4	51,8	51,8
Eenoudergezin	233	7,6	7,7	7,1	6,1	5,3
Overig huishouden	6	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2
WONINGEN						
Bouwwijze (incl. onbekend)	3.146	100	100	100	100	100
Eengezinswoning	2.640	83,9	75,9	84,9	85,0	84,7
Meergezinswoning	506	16,1	24,1	15,1	15,0	15,3
Koop-/Huurverhouding (incl. onbekend)	3.146	100	100	100	100	100
Koopwoning	2.493	79,2	53,5	78,2	79,3	78,6
Huurwoning	615	19,5	45,5	19,9	20,7	21,4
Bouwjaar (incl. onbekend)	3.146	100	100	100	100	100
<1950	29	0,9	9	0,9	1,0	1,1
1950-1979	23	0,7	31,9	0,8	0,8	0,8
1980-1989	9	0,3	24,3	0,3	0,3	0,3
1990-1999	54	1,7	18,4	1,8	1,9	2
>2000	3.031	96,3	16,3	96,1	96,0	95,9
Gemiddelde perceelsoppervlakte (m ²)	341	121	index 100	120	120	122
Gemiddelde OZB-waarde (€ ²)	334.058	155	index 100	156	158	160
VERHUIZINGEN						
Vestiging en verplaatsing	707	100	100	100	100	100
Vestiging vanuit andere gemeente	318	45,0	36,1	46,3	42,9	50,6
Vestiging vanuit andere Helmondse wijken	185	26,2	41,8	23,0	32,7	24,2
Verplaatsing binnen de wijk	204	28,9	22,1	30,7	24,4	25,2
SOCIAAL-ECONOMISCHE KENMERKEN						
Arbeidsplaatsen (in de wijk) ¹	1.850					
Werkloosheid in % 15-64 jarigen	137	2,5	6,8	2,5	2,8	3,4
Bijstand (WWB,WIJ,IOAW,IOAZ) in % 15-64 jarigen	30	0,5	3,9	0,6	0,6	0,5
Gemiddeld besteedbaar huishoudeninkomen (€)	45.100	139	Index 100	142	141	140

Bronnen: Sociale Atlas van de Wijken; Statistisch jaarboek, jaarlijks

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer

		Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
		%		
Rijdt u of uw eventuele partner wel eens in een personenauto?	Nee	7	2	7
	Ja	93	98	93
Hebt u wel eens een elektrische personenauto in het echt gezien?	Nee, niet gezien /Voor zover ik weet niet	32	33	32
	Ja, die heb ik gezien /Ik denk van wel	50	45	49
	Ja en ik ken mensen die erin rijden, maar heb er zelf nooit in gereden	11	12	11
	Ja en ik heb er zelf ook wel eens in gereden als passagier,	3	5	3
Hoe staat u in het algemeen tegenover rijden in een elektrische personenauto?	(zeer) negatief	7	4	6
	licht negatief	5	6	6
	neutraal	21	20	21
	licht positief	23	25	23
	(zeer) positief	43	45	44

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	%		
'Welk(e) van onderstaande situaties is of zijn van toepassing op u en uw eventuele partner? U kunt meerdere antwoorden aankruisen.			
1 personenauto in eigen bezit (dus geen lease)	67	59	66
1 leasepersonenauto	10	24	11
2 of meer personenauto's in eigen bezit (dus geen lease)	26	38	27
2 of meer leasepersonenauto's	0	1	0
1 personenauto in gedeeld bezit met 1 of meerdere anderen (buiten het eigen huishouden)	1	0	1
Geen personenauto in bezit of lease	3	1	3
'Zijn er personenauto's in uw huishouden die op iets anders rijden dan benzine of diesel? U kunt meerdere antwoorden aankruisen.			
Eigen/geleasde auto is: Hybride (deels elektrisch)	3	2	3
Eigen/geleasde auto is: Volledig elektrisch	0	0	0
Eigen/geleasde auto is: Anders (LPG, biobrandstof)	5	4	5
Nee, alleen benzine of diesel	92	94	92
'Waar parkeert u de personenauto('s) als u thuis komt? U kunt meerdere antwoorden aankruisen.			
Privé parkeerplek of toegewezen parkeerplaats binnen (eigen of gedeelde garage)	30	41	31
Privé parkeerplek of toegewezen parkeerplaats buiten (zoals oprit of op afgesloten parkeerterrein in de buitenlucht)	35	56	37
Geen eigen parkeerplek maar wel afgesloten buitenruimte (zoals binnenplaats)	2	1	2
Openbare parkeerplek (geen privé of toegewezen plek, bijvoorbeeld langs de weg)	44	30	43
			(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

		Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
		%		
Huurt of leent u wel eens een personenauto?				
	Nee, nooit	85	83	85
	Ja	15	17	15
Leent of huurt u wel eens personenauto die op iets anders rijdt dan benzine of diesel? Zo ja, wat?				
U kunt meerdere antwoorden aankruisen.				
	Geleende/gehuurde auto is: Hybride (deels elektrisch)	2	1	2
	Geleende/gehuurde auto is: Volledig elektrisch	1	0	1
	Geleende/gehuurde auto is: Anders (LPG, biobrandstof)	0	1	0
	Nee, alleen benzine of diesel	13	14	13
	nvt (geen Geleende/gehuurde auto)	85	83	85
Kunt u voor de personenauto's die u en uw eventuele partner bezitten, leasen, delen, lenen of huren, aangeven hoe vaak u of uw partner met deze auto's meer dan 100km op 1 dag rijden				
hier: <u>berekend over alle auto's in huishouden</u>	(bijna) Dagelijks	17	25	18
hier: <u>berekend over alle auto's in huishouden</u>	minimaal 1x per week	17	20	17
hier: <u>berekend over alle auto's in huishouden</u>	1 à 2x per maand	31	23	30
hier: <u>berekend over alle auto's in huishouden</u>	(bijna) Nooit	35	33	35

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	%		
Welk van de volgende alternatieven heeft u in het afgelopen jaar overwogen?			
Meerdere antwoorden mogelijk			
Aanschaffen van een eigen personenauto (in plaats van huren, lenen of delen)	4	4	4
Vervangen van (een van de) huidige personenauto('s) in het huishouden	26	35	27
Aanschaffen van een tweede personenauto naast huidige personenauto	3	5	3
Een personenauto wegdoen (en wanneer nodig een personenauto huren)	5	8	5
Geen van deze	64	54	64
U hebt aangegeven dat u in het afgelopen jaar de aanschaf en/of vervanging van een personenauto heeft overwogen.			
Meerdere antwoorden mogelijk			
Andere auto overwogen totaal (zonder dubbeltelling)	31	39	32
w.v.			
Overweging: Andere auto= Hybride	9	7	9
Overweging: Andere auto= Volledig Elektrisch	3	5	4
Overweging: Andere auto= LPG/biobrandstof/etc.	6	9	6
Overweging: Andere auto= Benzine/Diesel	18	23	18
U hebt aangegeven dat u in het afgelopen jaar heeft overwogen om een personenauto weg te doen. Wat was daarvoor de aanleiding?			
Totaal, zonder dubbeltelling	4,9	9,3	5,1
Open vraag; antwoorden gegroepeerd als volgt:			
Benzine te duur	0,2	0,0	0,2
alles te duur	2,1	3,7	2,2
weinig gebruikt	2,1	3,7	2,2
leeftijd	0,1	0,0	0,1
auto is op; versleten	0,4	1,9	0,5

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	%		
Stel dat u het komende jaar gaat nadenken over het aanschaffen of vervangen van een personenauto. Welke opties zult u dan overwegen denkt u?			
Meerdere antwoorden mogelijk			
Overweging: Andere auto= Benzine/Diesel	52	54	53
Overweging: Andere auto= Hybride	39	37	39
Overweging: Andere auto= Volledig Elektrisch	16	15	16
Overweging: Andere auto= LPG/biobrandstof/etc.	19	19	19
Onder welke voorwaarden zou u bereid zijn om (een van) uw huidige personenauto('s) in te ruilen voor een elektrische personenauto?			
Meerdere antwoorden mogelijk			
Ik zou dit zeker doen	2	0,5	2
Alleen als ik hem kan opladen met duurzaam opgewekte stroom, bijvoorbeeld zonne- of windenergie	10	8	9
Alleen als ik voor lange ritten en/of vakanties nog wel over een 'normale' personenauto kan beschikken	23	39	24
Alleen als ik hem voor mijn deur kan opladen	29	32	29
Alleen als autorijden mij dan minder gaat kosten	45	48	45
Alleen als ik zeker weet dat ik hem altijd kan opladen waar en wanneer dat nodig is	49	54	49
Andere reden, namelijk...	13	19	14
Ik zou dit zeker niet doen	17	14	17

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	%		
Andere reden (toelichtingen)			
grotere actieradius			4
aanschafprijs			4
oplaadtijd			2
voldoende oplaadpunten (incl. in Europa)			0
milieu			1
accu			0
caravan/aanhanger			1
financieel plaatje			2
weetniet			0
overig			2
Stel dat de kosten voor aanschaf, onderhoud en gebruik hetzelfde zouden zijn voor een elektrische personenauto als voor uw huidige personenauto. Welke van de volgende stellingen zijn dan op u van toepassing?			
Meerdere antwoorden mogelijk			
geen enkele interesse	20	15	20
hooguit gratis proefrijden	31	24	30
hooguit huren	2	0	1
hooguit leasen	2	4	2
hooguit als extra auto	7	9	7
hooguit in plaats van 2e auto	11	12	11
als enige auto	16	8	15

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

		Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
		%		
Zou u overwegen om uw tweede auto in te leveren als er bij u in de buurt een pool van auto's aanwezig is, waarvan u gebruik kunt maken indien u daar behoefte aan heeft? U betaalt alleen voor de auto als u deze ook daadwerkelijk gebruikt				
	Totaal inwoners met 2 ^e auto	37	60	35
	Ik zou dit zeker doen	1	5	1
	Ik zou het overwegen	7	14	8
	Nee, hier heb ik geen interesse in	18	24	19
	Geen antwoord op deze vraag	11	17	8
ALLEEN HUISHOUDENS MET 2E AUTO	Ik zou dit zeker doen	4	11	5
ALLEEN HUISHOUDENS MET 2E AUTO	Ik zou het overwegen	27	33	28
ALLEEN HUISHOUDENS MET 2E AUTO	Nee, hier heb ik geen interesse in	69	56	67
Hoe staat u in het algemeen tegenover rijden in een elektrische personenauto?				
	(zeer) negatief	10	5	10
	licht negatief	8	6	7
	neutraal	22	28	23
	licht positief	25	23	25
	(zeer) positief	35	38	35

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	%		
Zou u in de toekomst overwegen om zelf duurzame energie op te wekken?			
Meerdere antwoorden mogelijk			
Nee, ik heb een groen energiecontract	15	12	15
Nee, ik voorzie al in mijn eigen energie (zoals zonnepanelen, WKK)	2	5	2
Ja, alleen als energie mij dan MINDER gaat kosten	38	38	38
Ja, alleen als energie mij dan NIET MEER gaat kosten	31	40	31
Ja, om een andere reden*	8	12	8
Nee, ik zou dit zeker niet doen	9	4	8
Ik weet het niet	20	16	20
*Toelichting andere reden			
Totaal toelichtingen	8	12	8
Kostenplaatje	3	4	3
Milieuargumenten	3	2	2
Overig	3	6	3
Hebt u wel eens zonnepanelen in het echt gezien?			
Nee, niet gezien/Voor zover ik weet niet	6	1	5
Ja, die heb ik gezien/Ik denk van wel	53	47	52
Ja en ik ken mensen die ze op het dak hebben, maar heb ze zelf ook	38	37	38
Ja en ik heb ze zelf ook	3	15	4

(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

		Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
		%		
Zou u in de toekomst overwegen om zonnepanelen aan te schaffen?				
Meerdere antwoorden mogelijk				
Ja	[ZONDER DUBBELTELLING]	53	55	53
	Ja, ik ga er (opnieuw) over nadenken	7	7	7
	Ja, als de (mede)eigenaars van het dak ermee instemmen	6	4	6
	Ja, als mijn woning daar geschikt voor blijkt	22	18	22
	Ja, als ik een interessant aanbod krijg	31	32	31
	Ja, als ze goedkoper worden dan ze nu zijn	33	28	32
Nee	[ZONDER DUBBELTELLING]	40	26	39
	Nee, want de (mede)eigenaars van het dak willen het niet	0,3	2	0,4
	Nee, want mijn woning is er niet geschikt voor	5	5	5
	Nee, het lijkt me teveel gedoe	7	2	6
	Nee, ik heb geen interesse	7	6	7
	Nee, want ik ga er niet over	7	1	7
	Nee, andere reden namelijk (zie toelichtingen)*	10	14	10
	Nee, het lijkt me te duur	15	2	14
Niet van toepassing	[ZONDER DUBBELTELLING]	3	15	4
	Die zaten al op mijn woning toen ik deze kocht	1	12	2
	Die heb ik al aangeschaft	3	5	3
Ik weet het niet	Ik weet het niet	10	12	10

(Wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg)

		Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
		%		
n.b. Soms ook zowel "ja" als "nee" antwoorden, bijv. "ja, als ze goedkoper worden" in combinatie met "nee, het lijkt me te duur". Dubbeltellingen Ja/Nee/nvt/wv alleen bij de overige wijken, niet in Brandevoort.				
* Toelichtingen	totaal toelichtingen	10	14	10
	leeftijd	0,5	0,0	0,4
	prijs	0,1	0,3	0,1
	lelijk	1	2	1
	financiële situatie	1	0,3	1
	rendement	0,4	0,1	0,4
	huurwoning/appartement/flat	5	2	5
	woning niet geschikt/mag niet van gemeente	0,0	5	0,3
	overig	2	5	2
Niet alle woningen zijn geschikt voor zonnepanelen. Maar stel dat uw woning hiervoor geschikt zou zijn, hoe denkt u dan over zonnepanelen op uw dak?				
	(zeer) negatief	6	9	6
	licht negatief	7	4	7
	neutraal	16	13	16
	licht positief	17	22	18
	(zeer) positief	53	53	53
				(wordt vervolgd)

Bijlage 2. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (vervolg en slot)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	%		
Hebt u we l eens gehoord van warmte-kracht koppeling (WKK) systemen?			
Meerdere antwoorden mogelijk			
Nee, nooit van gehoord	59	41	58
Wel eens van gehoord maar weet er niets over	20	29	21
Wel eens van gehoord en weet er een beetje over	18	26	19
Ja en ik weet hier veel over	4	5	4
Hoe denkt u over een WKK systeem in uw huishouden of in uw wijk?			
(zeer) negatief	9	3	8
licht negatief	6	4	6
neutraal	33	31	33
licht positief	16	32	17
(zeer) positief	36	30	35

Bijlage 3. Monitor Duurzame energie, bewonersoriëntaties op elektrisch vervoer (schaalscores op basis van groepsgemiddelden)

	Gezamenlijke overige wijken	Brandevoort	Totaal
	(score van -3 t/m +3)		
Vergeleken met mijn huidige personenauto is rijden in een elektrische personenauto			
makkelijker	-0,4	-0,6	-0,4
sportiever	-0,4	-0,6	-0,4
slechter	-0,3	-0,5	-0,3
sneller	-0,3	-0,3	-0,3
betrouwbaarder	-0,2	-0,3	-0,2
veiliger	-0,1	0,0	-0,1
comfortabeler	0,0	0,1	0,0
prettiger	0,0	0,0	0,0
duurder	0,9	0,8	0,9
beter voor milieu	1,5	1,7	1,5
stiller	1,6	2,0	1,7
Vergeleken bij levering van stroom via mijn energieleverancier vind ik het zelf opwekken van duurzame energie			
slechter	-0,9	-1,2	-0,9
makkelijker	-0,8	-1,0	-0,8
comfortabeler	0,0	0,1	0,0
betrouwbaarder	0,1	-0,1	0,1
veiliger	0,1	0,1	0,1
duurder	0,3	0,3	0,3
prettiger	0,4	0,7	0,4
beter	0,9	1,2	0,9

