

TNO PUBLIEK

Radarweg 60
1043 NT Amsterdam

TNO-rapport

www.tno.nl

T +31 88 866 50 10

TNO 2021 P10473

Wat is het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid? Onderzoek naar beleidsopties van de studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal

Datum	30 maart 2021
Auteur(s)	Lieke Dreijerink en Melanie Klösters
Aantal pagina's	77 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	3
Opdrachtgever	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Projectnaam	
Projectnummer	060.47573

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

© 2021 TNO

TNO PUBLIEK

Samenvatting

Aanleiding

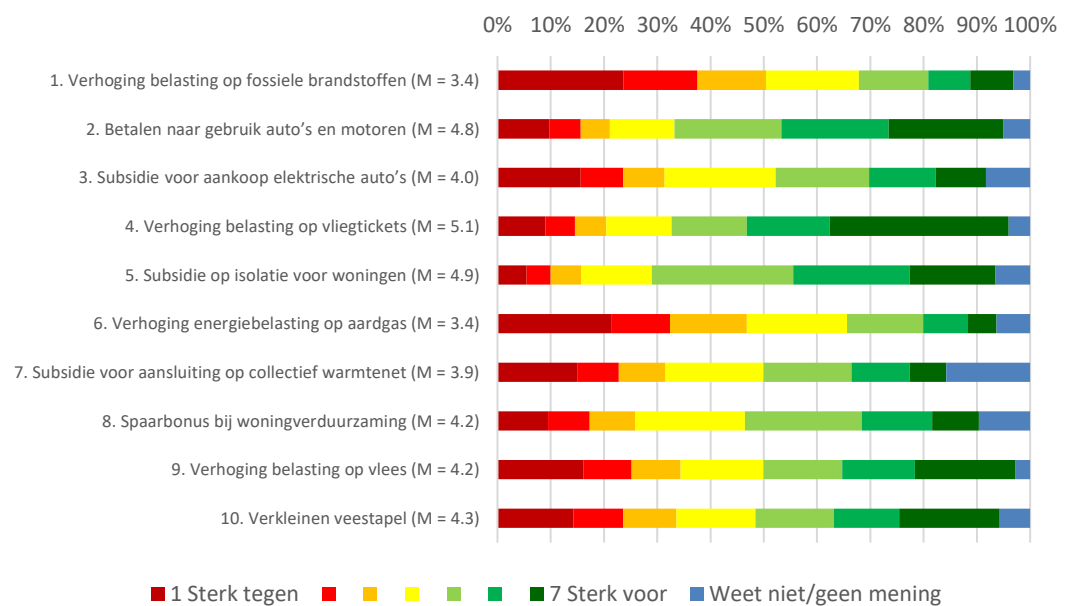
Voor een succesvolle energietransitie en het tegengaan van klimaatverandering is maatschappelijk draagvlak een voorwaarde. Inzicht in wat het draagvlak is voor beleidsmaatregelen en waarom, is daarbij essentieel. In dit onderzoek hebben we gekeken naar het maatschappelijk draagvlak voor tien beleidsmaatregelen gericht op het tegengaan van klimaatverandering. Deze maatregelen zijn beschreven door de studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal in hun rapportage 'Bestemming Parijs: Wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050' over het aangescherpte EU-doel van 55% CO₂-emissiereductie in 2030.

Methode

In februari 2021 heeft een groep van 1.394 respondenten een online vragenlijst ingevuld. Deze steekproef was representatief voor Nederland wat betreft leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en regio. We hebben deze groep gevraagd in hoeverre ze voor of tegenstander waren van tien beleidsmaatregelen, op een schaal 1 (sterk tegen) tot en met 7 (sterk voor).

Voor iedere maatregel hebben we verklarende factoren onderzocht: waarom zijn mensen voor of tegen? We hebben gevraagd naar de ingeschatte effectiviteit van een maatregel, naar de ervaren eerlijkheid van een maatregel, en naar in hoeverre mensen verwachtten dat ze negatief of positief zullen worden beïnvloed door een maatregel. Daarnaast hebben we een aantal persoonlijke kenmerken uitgevraagd, waaronder bezorgdheid over klimaatverandering, milieu-identiteit en demografische kenmerken (leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en inkomen).

Het draagvlak voor de tien maatregelen verschilt



Figuur 1 Draagvlak voor de tien beleidsmaatregelen, op een schaal van 1 (sterk voor) tot en met 7 (sterk tegen) (in %; gemiddelden (M) tussen haakjes).

Mensen blijken relatief positief te staan tegenover de maatregel om de belasting op vliegtickets te verhogen, subsidie te geven op isolatie van woningen en betalen naar gebruik voor auto's en motoren (zie Figuur 1).

Mensen zijn gemiddeld negatief over het verhogen van de belasting op fossiele brandstoffen en het verhogen van de energiebelasting op aardgas. Voor de overige vijf maatregelen is het aantal voor een tegenstanders ongeveer gelijk.

Ervaren eerlijkheid, effectiviteit, relevantie en bezorgdheid spelen een rol

Op een overkoepelend niveau zien we dat de inschatting van de eerlijkheid een belangrijke reden is om voor of tegen een maatregel te zijn. Van alle verklarende factoren heeft deze het meeste invloed. De analyse van de open vragen naar eerlijkheid laat zien dat met name distributieve rechtvaardigheid door mensen wordt aangehaald: een oneerlijke verdeling van de lusten en lasten is voor de meeste mensen de belangrijkste reden om een maatregel ook als oneerlijk te beschouwen. Respondenten noemen met name de verdeling tussen lage en hoge inkomensgroepen, waarbij ze stellen dat de meeste maatregelen (zowel belasting als subsidie) de lagere inkomensgroepen onevenredig hard zouden raken.

Na eerlijkheid is de ingeschatte effectiviteit van de maatregelen een voorspeller van draagvlak: als een maatregel als effectiever wordt ingeschat is de mate van draagvlak hoger. Over het algemeen blijken mensen de maatregelen echter niet als erg effectief in te schatten.

Daarnaast speelt ook relevantie een rol: naarmate mensen verwachten dat de gevolgen van een maatregel negatiever voor hen zullen zijn, is de mate van draagvlak lager.

Tot slot spelen bezorgdheid om klimaatverandering en in mindere mate de milieu-identiteit die mensen zichzelf toekennen een rol. Als mensen zich meer bezorgd maken over klimaatverandering zijn zij vaker voorstander van maatregelen, en ook als mensen een sterkere milieu-identiteit hebben is dit het geval.

Demografische kenmerken spelen een kleine rol

Hoewel de effecten klein zijn, blijken vrouwen wat positiever over de effectiviteit en de eerlijkheid van de maatregelen dan mannen. Daarnaast verwachten ze wat minder negatieve gevolgen voor henzelf en zijn ze wat vaker voorstander van de maatregelen. Een vergelijkbaar patroon zien we voor jongeren in vergelijking met ouderen, en voor hoger opgeleiden in vergelijking met midden en lagere opleidingsniveaus. Jongeren en hoger opgeleiden zijn veelal positiever wat betreft effectiviteit, eerlijkheid, gevolgen voor henzelf en ze zijn in wat sterkere mate voorstander van de maatregelen. Tussen inkomensgroepen vonden we geen verschillen.

Aanknopingspunten voor beleid

Met dit onderzoek willen we een beeld geven van het maatschappelijk draagvlak voor tien verschillende beleidsmaatregelen. We zijn hierbij niet alleen ingegaan op wat mensen van een maatregel vinden, maar ook waarom.

Wat Nederlanders van een beleidsmaatregel vinden en waarom kan reden zijn om deze maatregel (nu) wel of niet in te voeren, maar dit onderzoek biedt ook aanknopingspunten hoe maatregelen beter kunnen worden afgestemd op wat

mensen willen en aanvaardbaar vinden. Op basis van onze bevindingen doen we de volgende aanbevelingen om het draagvlak voor klimaatbeleid te vergroten:

- Vergroot de (ervaren) eerlijkheid van maatregelen
- Bied burgers meer inzicht in de effectiviteit van klimaatmaatregelen
- Blijf communiceren over klimaatverandering en voorzie in de juiste informatie over mogelijke oplossingen.

Tot slot beschrijven we een aantal ideeën voor vervolgonderzoek:

- Onderzoek naar verschillende varianten van een beleidsoptie en/of combinaties van beleidsopties.
- Kwalitatief onderzoek naar achterliggende factoren van eerlijkheid en effectiviteit.
- Nader onderzoek naar onderlinge relaties (eventuele interacties en mediatie) tussen factoren die van invloed zijn op draagvlak.
- Onderzoek naar het effect van verschillende vormen van het bieden van informatie (zoals geïnformeerde vragenlijsten, korte verhalen, *infographics*) op de mate van draagvlak voor klimaatbeleid.

Inhoudsopgave

	Samenvatting	2
1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding en vraagstelling.....	6
1.2	Theoretisch kader	7
1.3	Leeswijzer	12
2	Methode	13
2.1	Respondenten, weegfactor en procedure	13
2.2	Vragenlijst	14
2.3	Analyses	17
3	Resultaten	19
3.1	Bezorgdheid over klimaatverandering.....	19
3.2	Verantwoordelijkheid: wie klimaatverandering moet tegengaan	19
3.3	Milieu-identiteit.....	20
3.4	Maatregelen gericht op mobiliteit.....	21
3.5	Maatregelen gericht op wonen	41
3.6	Maatregelen gericht op voeding	64
3.7	Totaalbeeld.....	76
4	Conclusies en aanbevelingen	77
4.1	Conclusies	77
4.2	Discussie	81
4.3	Aanbevelingen	82
	Referenties	84
	Bijlage(n)	
	A Bijlagen	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

De EU-landen hebben afgesproken om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Dat wil zeggen dat er dan netto in Europa geen emissies van broeikasgassen meer zijn. Om dit doel te kunnen halen heeft de EU in 2020 overeenstemming bereikt over verhoging van het 2030-tussendoel van tenminste 40% reductie van broeikasgassen ten opzichte van 1990 naar netto tenminste 55%. Het kabinet heeft in vervolg op dit besluit de studiegroep “Invulling klimaatopgave Green Deal” ingesteld om een analyse uit te voeren van de gevolgen van het hogere Europese reductiedoel voor het nationale klimaatbeleid en om bouwstenen uit te werken voor de invulling van de aanvullende reductieopgave.

In januari 2021 bracht deze studiegroep de eindrapportage “Bestemming Parijs: Wegwijzer voor Klimaatkeuzes 2030, 2050” uit, met daarin een analyse van het klimaatbeleid voor een nieuw kabinet, met uitwerking van concrete beleidsopties en illustratieve varianten. In totaal heeft de studiegroep 64 beleidsopties uitgewerkt, waarbij werd ingegaan op de uitvoerbaarheid, de kosten, het klimaat- en energie-effect en het maatschappelijk draagvlak van iedere maatregel. Wat betreft het maatschappelijk draagvlak werden echter veelal verwachtingen omschreven over wat het draagvlak per maatregel zou kunnen zijn. Het bleek voor veel maatregelen onduidelijk of onbekend te zijn wat het maatschappelijk draagvlak daadwerkelijk is.

Zoals gesteld in het rapport van de studiegroep, zullen de (nationale) kosten voor het klimaatbeleid onvermijdelijk toenemen. De transitie zal veel vragen van burgers en bedrijven. Werken aan maatschappelijk draagvlak is dan ook voorwaarde voor een succesvolle transitie. Inzicht in wat het draagvlak voor beleidsmaatregelen is en waarom is daarbij essentieel. Om die reden wilde het Ministerie van EZK beter inzicht krijgen in hoeverre er draagvlak is voor de verschillende beleidsopties en maatregelen uit de analyse van de studiegroep. Het ministerie heeft TNO gevraagd een op deze vraag gerichte studie uit te voeren.

1.1.1 Onderzoeksvragen

In deze studie staat de volgende onderzoeksvraag centraal: *Wat is het maatschappelijk draagvlak voor verschillende afzonderlijke beleidsmaatregelen om de aanvullende opgave uit Europa voor een 55% CO₂ emissiereductie te halen?*

Daarbij zoeken we naar verklaringen waarom er wel of juist geen draagvlak voor bepaalde maatregelen is. Uit eerdere studies (bijvoorbeeld Kim et al., 2013; Dreyer en Walker, 2013; Jakobsson et al., 2000; Steg et al., 2006) is bijvoorbeeld bekend dat hoe rechtvaardig of eerlijk mensen een maatregel vinden, en hoe effectief zij de maatregel inschatten om een probleem aan te pakken belangrijk zijn. In het theoretisch kader in de volgende paragraaf gaan we hier nader op in.

In tweede instantie willen we weten of de mate van draagvlak verschilt voor verschillende groepen in de maatschappij, zoals per inkomensgroep of leeftijdscategorie, maar ook afhankelijk van hoe bezorgd mensen zijn over klimaatverandering of wie zij verantwoordelijk achten om klimaatverandering tegen te gaan. Ook deze factoren beschrijven we in het theoretisch kader.

1.2 Theoretisch kader

1.2.1 *Wat is maatschappelijk draagvlak?*

Er bestaat geen eenduidige definitie van maatschappelijk draagvlak. Termen als acceptatie, steun of draagvlak worden bovendien regelmatig door elkaar gebruikt om hetzelfde fenomeen te beschrijven (Brunsting, 2014). In psychologische studies wordt draagvlak vaak gedefinieerd als een houding: de mate waarin mensen voor- of tegenstander van een bepaalde maatregel of technologie zijn (o.a. Eriksson et al., 2006; Lui et al., 2020). Maar er bestaan ook bredere definities waarin draagvlak bestaat uit meerdere factoren. Ruelle en Bartels (1998) omschrijven draagvlak bijvoorbeeld als een combinatie van houding, betrokkenheid en actiegeneigdheid. Volgens deze definitie zorgen een positieve houding ten opzichte van een beleidsmaatregel of technologie en een grote betrokkenheid via actiegeneigdheid tot een hoge mate van draagvlak. Een negatieve houding en hoge betrokkenheid zorgen ook voor actiegeneigdheid maar in een andere richting; er is dan sprake van een lage mate van draagvlak. De intentie om als gevolg van een maatregel in actie te komen, maakt in deze definitie – maar ook in andere definities (o.a. Brunsting, 2016¹; Develtere en Pollet, 2002²) – onderdeel uit van draagvlak.

Draagvlak speelt op verschillende niveaus. Zo wordt er wel onderscheid gemaakt tussen politiek, bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. In deze studie richten we ons op maatschappelijk draagvlak. Binnen maatschappelijk draagvlak wordt weer onderscheid gemaakt tussen draagvlak op lokaal of nationaal niveau (Wüstenhagen et al., 2007). Op lokaal niveau kunnen de betrokkenheid en persoonlijke relevantie directer zijn dan op nationaal niveau, waardoor de mate van het lokale draagvlak (zoals draagvlak voor windturbines) sterk kan verschillen van dat op nationaal niveau (bijvoorbeeld draagvlak voor hernieuwbare energie in het algemeen). Daarnaast wordt ook marktacceptatie wel omschreven als onderdeel van maatschappelijk draagvlak; dit omvat onder meer de mate waarin er draagvlak is onder marktpartijen, zoals bedrijven om bepaald beleid te steunen of accepteren. In dit onderzoek ligt de focus op maatschappelijk draagvlak voor nationale beleidsmaatregelen, en in het bijzonder op draagvlak onder mensen in hun hoedanigheid als Nederlandse burgers.

In onze studie benaderen we draagvlak in eerste instantie als een houding, met andere woorden, in hoeverre mensen voor- of tegenstander van een bepaalde maatregel zijn. We nemen echter betrokkenheid (persoonlijke relevantie en huidig gedrag) als belangrijke factor mee. Omdat de maatregelen in onze studie nog hypothetische maatregelen zijn en niet zijn geïmplementeerd, is actiegeneigdheid of intentie nog niet aan de orde.

Uit verschillende studies blijkt dat een aantal factoren bepalend is voor de mate van draagvlak voor beleid (o.a. Dreijerink en Peuchen, 2020; Vringer en Carabain, 2019). Deze factoren hebben aan de ene kant te maken met kenmerken van de maatregel, bijvoorbeeld of deze als eerlijk of effectief wordt ervaren. Aan de andere kant hebben deze factoren te maken met kenmerken van de persoon, bijvoorbeeld of iemand zich zorgen maakt over klimaatverandering of zich daar persoonlijk

¹ Draagvlak is de verwachte (re)actie van (potentiële) belanghebbenden op de toepassing van een bepaalde beleidsmaatregel of technologie (Brunsting, 2014).

² Draagvlak is al of niet door kennis gedragen houding, opinie en gedrag ten aanzien van een onderwerp of een onderdeel daarvan (Develtere en Pollet, 2002).

verantwoordelijk voor voelt. In de volgende paragrafen gaan we in op deze twee typen factoren.

1.2.1.1 *Kenmerken van een maatregel*

Eerdere studies laten zien dat met name eerlijkheid of rechtvaardigheid en de ingeschatte effectiviteit van een beleidsmaatregel bijdragen aan de mate van draagvlak. Een andere factor die draagvlak voor een beleidsmaatregel mede bepaalt is relevantie, ofwel of mensen verwachten wat de gevolgen van een maatregel voor hun eigen leven zullen zijn (Savin et al., 2020). Deze factoren lichten we hieronder verder toe. Naast deze kenmerken blijken in de literatuur andere factoren van belang, zoals of een maatregel straffend of belonend is en of dat de eventuele opbrengsten worden besteed aan hetzelfde onderwerp of aan een ander (o.a. Steg e.a., 2006). Deze laten we in deze studie buiten beschouwing.

Rechtvaardigheid

Ervaren eerlijkheid blijkt de bepalende factor van acceptatie van beleid ten behoeve van milieubelasting (Kim et al., 2013) en een voorspeller van steun voor klimaatbeleid (Dreyer en Walker, 2013; Hammar en Jagers, 2007; Maestre-Andrés et al., 2019). Ook onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) liet zien dat eerlijkheid de sterkste voorspeller was van draagvlak voor vier regelingen gericht op afvalrecycling en op energiebesparing in huis (Vringer en Carabain, 2019). Bij maatschappelijk draagvlak speelt dan ook het verdelingsvraagstuk een essentiële rol: vinden mensen dat er sprake is van een eerlijke verdeling van de kosten en baten tussen de betrokken partijen? Eerdere studies lieten zien dat beleidsmaatregelen juist minder acceptabel worden gevonden als ze als oneerlijk worden ervaren (o.a. Jakobsson et al., 2000; Steg et al., 2006.). In het kader van een eerlijke verdeling tussen burgers onderling, tussen burgers en bedrijven, en tussen bedrijven onderling wordt ook wel gesproken van rechtvaardigheid.

Het is niet eenduidig wat rechtvaardigheid precies is, maar er bestaat wel een aantal gedeelde opvattingen over (Vergeer et al., 2017). Bijvoorbeeld dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld. Grofweg kunnen we drie vormen van rechtvaardigheid onderscheiden, die iets zeggen over een eerlijke uitkomst voor individuen, organisaties of groepen uit de samenleving: procedurele, distributieve en erkennende rechtvaardigheid (Kooger et al., 2017). Alle drie de vormen kunnen op hetzelfde moment een rol spelen en sluiten elkaar dus niet uit. Wel hebben de drie vormen andersoortige effecten.

1. Procedurele rechtvaardigheid gaat over de eerlijkheid van het *proces* waarin (klimaat)beleid tot stand komt: in welke mate hebben belanghebbenden toegang tot het beslissingsproces? Hierbij wordt gekeken naar de daaruit volgende procedurele effecten: welke stem telt mee en welke niet?
2. Distributieve rechtvaardigheid gaat over de rechtvaardige *verdeling* van kosten en baten als gevolg van (klimaat)beleid: wat is de verdeling van lusten en lasten? Dit resulteert in distributieve effecten: wie heeft profijt en wie is de dupe van het (klimaat)beleid?
3. Bij erkennende rechtvaardigheid gaat het om de vraag of er voldoende erkenning of *begrip* is voor verschillen tussen groepen die te maken krijgen met (klimaat)beleid. Erkennen beleidsmakers de problemen die kwetsbare groepen ondervinden als gevolg van (klimaat)beleid en proberen zij de behoeften en

mogelijkheden van die kwetsbare groepen voldoende te begrijpen en hun wantrouwen weg te nemen?

Effectiviteit

Eerder onderzoek laat verder zien dat beleidsmaatregelen minder acceptabel worden gevonden als mensen van mening zijn dat de maatregelen niet effectief zijn in het verminderen van de milieuproblemen waar ze op gericht zijn (o.a. Jakobsson et al., 2000; Steg et al., 2006). Dit bleek het geval in verschillende beleidsdomeinen, waaronder beleid gericht op het beperken van mobiliteit en transport (Eriksson et al., 2008; Kim et al., 2013; Schuitema et al., 2010), energie (Steg et al., 2006) en CO₂-uitstoot (Baranzini en Carattini, 2017; Bristow et al., 2010; Dreyer en Walker, 2013; Tobler et al., 2012). Wanneer mensen een maatregel als effectief inschatten, dan neemt de mate van acceptatie toe (Vringer en Carabain, 2019). Draagvlak voor een maatregel neemt ook toe wanneer na een succesvolle test, meting en evaluatie of daadwerkelijke implementatie deze maatregel inderdaad effectief lijkt (zie bijvoorbeeld Carattini et al., 2018; Cherry et al., 2014; Eliasson en Jonsson, 2011; Poortinga et al., 2013).

Relevantie: impact op eigen leven

De mate waarin maatregelen een (direct) gevolg hebben op het dagelijks leven van mensen is van invloed op de mate van draagvlak voor die maatregelen. Zo blijkt uit verschillende studies dat er in veel landen draagvlak is voor duurzame energietechnologieën en energietransitiebeleid, maar wanneer mensen er direct mee te maken krijgen dan neemt de mate van draagvlak af (Wüstenhagen et al., 2007). Uit een eerdere TNO-studie naar draagvlak voor klimaatbeleid (Dreijerink en Peuchen, 2020) bleek ook dat burgers in grotere mate voorstander zijn van beleid dat hen minder direct raakt. Zo waren mensen vaker voorstander van bijvoorbeeld communicatiecampagnes, die voor mensen vrijblijvend zijn, dan voor juridische maatregelen, zoals verboden of geboden die wel een directe impact hebben. De hoogste mate van draagvlak werd bovendien gevonden voor een maatregel gericht op een andere partij, namelijk een CO₂-belasting voor bedrijven. Savin et al. (2020) omschrijven relevantie als een onderdeel van eerlijkheid, maar in deze studie onderzoeken we het als aparte factor.

1.2.1.2 Kenmerken van een persoon

Naast de kenmerken van een maatregel maken ook persoonlijke kenmerken uit voor de mate van draagvlak. Eerdere studies laten zien dat als mensen meer bezorgd zijn over klimaatverandering zij meer voorstander zijn van klimaatbeleid. Ook of mensen zich verantwoordelijk voelen of de verantwoordelijkheid meer bij een ander leggen maakt uit. Daarnaast laten studies zien dat mensen met een sterkere milieu-identiteit vaker voorstander zijn van klimaatbeleid. Tot slot blijken demografische kenmerken (zoals geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomen) een rol te kunnen spelen, al geeft het soms een gemengd beeld. Deze kenmerken lichten we hieronder verder toe.

Bezorgdheid over klimaatverandering

Een persoonlijk kenmerk dat bijdraagt aan de mate van draagvlak voor klimaatbeleid is bezorgdheid over klimaatverandering (Bouman et al., 2020; Drews en Van den Bergh, 2016). Naarmate mensen zich over het algemeen meer zorgen maken over het klimaat, zijn zij vaker voorstander van maatregelen die klimaatverandering tegengaan. Dit blijkt ook het geval voor verschillende

beleidsdomeinen die gerelateerd zijn aan klimaatbeleid, waaronder mobiliteit (Börjesson, et al., 2015; Eliasson en Jonsson, 2011, Eriksson et al., 2006, 2008) en energieverbruik in huis (Poortinga et al., 2004, Steg et al., 2005).

Bezorgdheid over klimaatverandering heeft naast een direct effect op de mate van draagvlak, ook op indirecte manieren effect. Zo blijkt dat bezorgdheid over het klimaat samenhangt met de ervaren effectiviteit van een maatregel: wanneer mensen zich meer zorgen maken, schatten zij de effectiviteit hoger in (Loukopoulos et al., 2005). Daarnaast hangt algemene bezorgdheid om klimaatverandering samen met de mate waarin mensen zich persoonlijk verantwoordelijk voelen voor klimaatverandering. Mensen die zich in sterkere mate verantwoordelijk voelen, zijn vervolgens vaker voorstander van klimaatbeleid (Bouman et al., 2020). Andersom geldt dat mensen die zich geen zorgen maken (of sceptisch zijn over het bestaan van klimaatverandering en/of de rol van de mens in klimaatverandering) vaker tegenstander van klimaatbeleid zijn (Drews en Van den Bergh, 2016).

De mate van bezorgdheid over klimaatverandering onder Nederlanders lijkt de laatste jaren vrij stabiel te zijn. Dat geldt ook voor het aandeel mensen dat sceptisch is over klimaatverandering en/of voor de rol van de mens in klimaatverandering. Onderzoek van I&O Research laat zien dat bezorgdheid sinds 2015 wel fluctueert, maar er lijkt geen op- of neerwaartse trend aanwezig (zie Dreijerink en Peuchen, 2020). Ongeveer 70% van de Nederlanders maakt zich zorgen over klimaatverandering. Dit aandeel blijkt ook uit Europees onderzoek in 28 landen (Eurobarometer, 2019). Soms is het aantal nog wat hoger, bijvoorbeeld 76% in onderzoek van Scholte et al. (2020) of 82% in onderzoek van Ipsos in opdracht van ABN Amro (2020). Circa 7% geeft daarentegen aan klimaatverandering niet als serieus probleem te zien (Eurobarometer, 2019). De covid-19 pandemie blijkt niet van invloed op de mate van bezorgdheid over klimaatverandering (bijvoorbeeld I&O Research, 2020).

Verantwoordelijkheid

Wanneer mensen zich persoonlijk verantwoordelijk voelen om klimaatverandering tegen te gaan, zijn zij vaker voorstander van klimaatbeleid (Bouman et al., 2020). Zo bleek bijvoorbeeld uit onderzoek van Brouwer et al. (2008) onder mensen die vanaf Schiphol op reis gingen met het vliegtuig dat naarmate mensen zich meer verantwoordelijk voelden, zij vaker voorstander waren van maatregelen om vliegen te belasten (vervuiler betaalt en compensatie). Persoonlijk verantwoordelijk voelen blijkt, naast bezorgdheid over klimaatverandering, een belangrijke factor die veel van bovenstaande factoren met elkaar verbindt (Verschoor et al., 2020).

Uit Europees onderzoek bleek dat 60% van de Nederlanders zich persoonlijk verantwoordelijk voelt om klimaatverandering tegen te gaan (Eurobarometer, 2019). Daarnaast wijzen veel Nederlanders ook op de verantwoordelijkheid van andere partijen, waaronder de nationale overheid (71% geeft aan dat de overheid verantwoordelijk is), het bedrijfsleven en de industrie (67%) en de Europese Unie (67%).

Milieu-identiteit

Een ander persoonlijk kenmerk dat bijdraagt aan de mate van draagvlak voor klimaatbeleid is milieu-identiteit. Milieu-identiteit wordt wel gedefinieerd als de mate waarin iemand zichzelf ziet als een type mens dat milieuvriendelijk handelt (Van der Werff et al., 2013). Verschillende onderzoeken beschrijven dat iemands milieu-

identiteit gerelateerd is aan zijn of haar persoonlijke waarden, ofwel aan dat wat een persoon belangrijk vindt in het leven. Identiteit zou een aantal psychologische factoren, waaronder waarden, voorkeuren en intenties op basis van eerdere handelingen, omvatten (Gatersleben et al., 2014). Zo lieten Van der Werff et al. (2013) zien dat biosferische waarden (die gaan over het belang van natuur en milieu) via milieu-identiteit invloed hebben op voorkeuren, intenties en gedrag. Zij beschreven daarbij dat waarden worden gezien als vrij stabiel en moeilijk te veranderen. Omdat milieu-identiteit gedeeltelijk wordt beïnvloed door gedrag uit het verleden geldt dit voor milieu-identiteit maar ten dele. Om die reden is milieu-identiteit een interessante factor, bijvoorbeeld voor interventies gericht op gedragsverandering. Het blijkt dat als mensen een sterkere milieu-identiteit hebben, zij vaker voorstander zijn van klimaatbeleid (Lacasse, 2016).

Sociaal-demografische kenmerken

Tot slot laten studies zien dat sociaal-demografische kenmerken van een persoon van invloed kunnen zijn op de houding ten opzichte van klimaatverandering en de mate van draagvlak voor klimaatbeleid. Tegelijkertijd blijkt dat over de relatie tussen sociaal-demografische factoren en steun voor klimaatbeleid relatief weinig bekend is (Scholte et al., 2020). In deze studie nemen we de meest voor de hand liggende factoren mee: geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomen.

Geslacht

Mogelijk speelt geslacht een rol bij de mate van draagvlak voor klimaatbeleid. Op basis van onderzoek stellen Zelezny et al. (2000) dat meisjes op jongere leeftijd al meer dan jongens betrokken zijn bij het milieu. Een mogelijke verklaring hiervoor is volgens de socialisatietheorie de socialisatie van waarden: vergeleken met jongens, worden meisjes al op jonge leeftijd gesocialiseerd om de behoeften van anderen te waarderen (Gilligan, 1982). Ook is in meerdere onderzoeken een klein verschil gevonden tussen vrouwen en mannen in milieu-gerelateerde houdingen (CBS, 2018; Milfont en Sibley 2016; Newman en Fernandes 2015; Sánchez et al., 2016). Vrouwen vinden over het algemeen het milieu iets belangrijker (91%) en maken zich iets meer zorgen over het milieu (88%) dan mannen (respectievelijk 88% en 83%) (CBS, 2018; De Witt en Schmeets, 2018). Daarnaast blijkt dat vrouwen vaker dan mannen voorstander zijn voor beleid gericht op het stimuleren van het gebruik van groene energie (Attari et al., 2009), de ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen (Zahran et al., 2006), en het aardgasvrij maken van woningen (Scholte et al., 2020). Dat geldt ook voor het opleggen van belastingen aan de industrie en particulieren om de emissies te verminderen en het beprijsen van fossiele brandstoffen (Zahran et al., 2006). Daarentegen bleek juist dat mannen (80%) vaker dan vrouwen (75%) de noodzaak inzien van duurzame energie (De Witt en Schmeets 2018). De verschillen tussen vrouwen en mannen worden echter niet in ieder onderzoek gevonden en wanneer dat wel het geval is, zijn de verschillen vaak klein en niet eenduidig (Scholte et al., 2020).

Leeftijd

Eerdere studies laten zien dat jongeren gemiddeld positiever zijn over uitgaven ten behoeve van milieuverbetering dan ouderen (Johnson en Schwadel, 2018), en dat jongvolwassenen (18-34 jaar) gemiddeld iets positiever staan tegenover aardgasvrij-beleid dan de 45-54-jarigen en de 65-74-jarigen (Scholte et al., 2020). Het bleek in dit laatste onderzoek niet zo dat de steun voor het beleid evenredig afneemt naarmate men ouder is. Scholte et al. (2020) omschrijven dat hoewel

leeftijdsverschillen in de literatuur over bezorgdheid over klimaat en milieu naar voren komen, er over de verklaring van die verschillen nog veel discussie is. Verschillen kunnen verklaard worden door verschillen in levensfase: naarmate je ouder wordt zou de manier waarop je naar het milieu kijkt kunnen veranderen. Maar leeftijdsverschillen kunnen ook het resultaat zijn van verschillen in de tijdsperiode waarin mensen opgroeien.

Opleidingsniveau

Verder is opleidingsniveau een kenmerk dat van invloed is gebleken op de houding ten opzichte van klimaatverandering, duurzame energie en de mate van draagvlak voor klimaatbeleid (Zahran et al., 2006). Onderzoek onder Nederlanders laat zien dat hoger opgeleiden zich meer zorgen maken over klimaatverandering (Van Dalen en Herkens 2019). Ook uit een flitspeiling over het nationale Klimaatakkoord bleek dat Nederlanders met een hoog opleidingsniveau het vaker (zeer) belangrijk vinden om klimaatverandering tegen te gaan (82%) dan Nederlanders met een middelbaar (69%) of laag opleidingsniveau (63%) (Tilanus, 2018). Verder vinden hoger opgeleiden overgaan op duurzame energie vaker belangrijk (Agterbosch en Broers 2018; De Witt en Schmeets 2018) en zijn zij vaker van mening dat de overheid daarvoor strengere maatregelen mag nemen, waaronder het heffen van hogere belastingen (Dekker et al. 2016). Zahran et al. (2006) lieten echter zien dat het verband tussen opleiding en draagvlak (in de VS) niet lineair was: mensen met een middelbare beroepsopleiding (vergelijkbaar met MBO 2 t/m 4) waren in de sterkste mate tegen beleidsmaatregelen – meer dan mensen met een lagere opleiding (vergelijkbaar met basisonderwijs en middelbare school).

Inkomen

Het opleidingsniveau is gerelateerd aan het inkomensniveau: naarmate mensen hoger opgeleid zijn stijgt het gemiddelde inkomen. Net als opleiding is de hoogte van het inkomen van invloed op draagvlak voor beleid. Scholte et al. (2020) vonden dat mensen die (zeer) makkelijk kunnen rondkomen gemiddeld positiever zijn over aardgasvrij-beleid dan de mensen die zeggen zeer moeilijk te kunnen rondkomen. Het zou kunnen dat mensen met hogere inkomens zich milieubewuster opstellen omdat ze het zich kunnen veroorloven om geld uit te geven aan een duurzame levensstijl (Meyer en Liebe, 2010). In andere studies worden echter geen effecten gevonden van het inkomensniveau op de mate van draagvlak voor beleid (o.a. Zahran et al., 2006).

1.3 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de methode van dit onderzoek, inclusief de werving van respondenten, de opzet van de vragenlijst en het type analyses. In Hoofdstuk 3 worden de resultaten beschreven. We gaan per maatregel in op de bevindingen; aan het eind van iedere paragraaf geven we een korte samenvatting. In Hoofdstuk 4 beschrijven we de conclusies en aanbevelingen op hoofdlijnen.

2 Methode

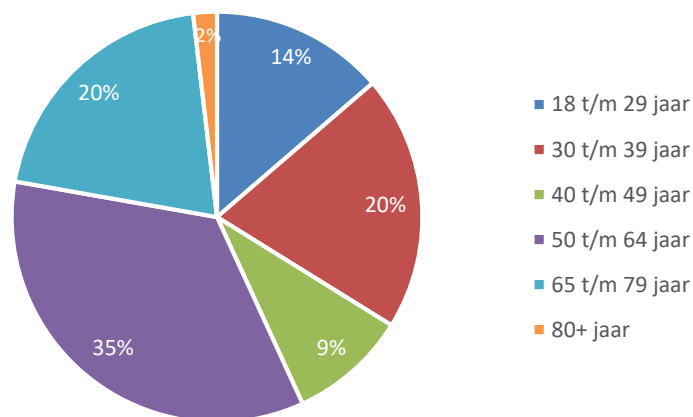
2.1 Respondenten, weegfactor en procedure

Van 8 tot en met 22 februari 2021 heeft marktonderzoeksbureau I&O Research, in opdracht van TNO, een online vragenlijst uitgezet onder een representatieve steekproef van haar panel. In totaal hebben 1.394 panelleden de vragenlijst ingevuld.

Weegfactor

Om de demografische representativiteit van de steekproef te verbeteren is een weegfactor toegepast, op basis van de variabelen geslacht, opleidingsniveau, leeftijd en regio waar de respondent woont. Deze weegfactor varieerde van 0.49 tot en met 1.82. I&O Research baseert de samenstelling van de Nederlandse samenleving op actuele cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De weegfactor is op alle beschrijvende resultaten toegepast, om een zo representatief mogelijk beeld van de Nederlandse samenleving te geven. In de regressiemodellen is de weegfactor niet gebruikt; omdat we in de modellen zoeken naar verbanden *tussen* variabelen is representativiteit hier niet van belang.

De steekproef bestond voor 50.7% vrouwen ($n = 707$) en 49.3% mannen ($n = 687$). Hiervan behoort 13.7% tot de leeftijdscategorie 18 t/m 29 jaar, 20.1% tot de categorie 30 t/m 39 jaar, 9.3% tot de categorie 40 t/m 49 jaar, 34.6% tot de categorie 50 t/m 64 jaar en 22.2% is 65 jaar of ouder (zie Figuur 2.1).



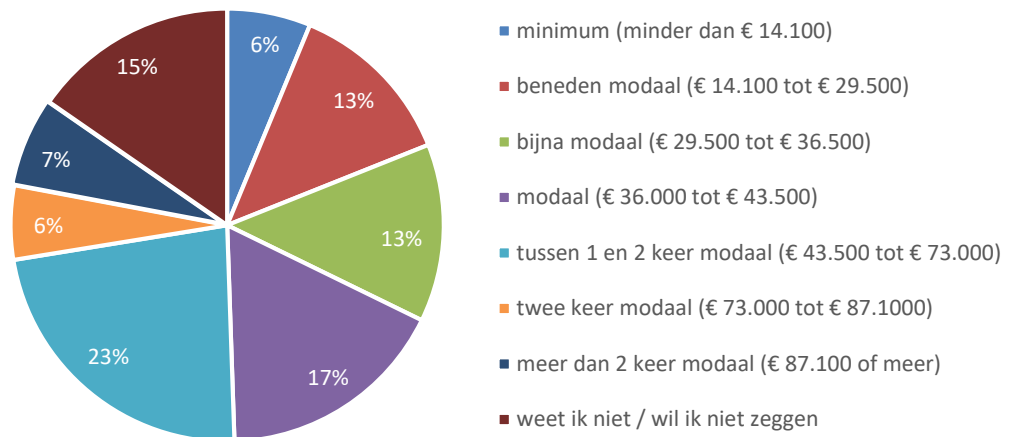
Figuur 2.1 Verdeling leeftijdscategorieën in steekproef

Van de respondenten geeft 22.4% aan lager opgeleid te zijn, heeft 41.1% een middelbaar opleidingsniveau en is 36.5% hoger opgeleid³.

De respondenten waren verdeeld over verschillende inkomenscategorieën (bruto jaarinkomen van het huishouden), zie Figuur 2.2. De grootste groep (23%) viel in de

³ Lager opgeleid = geen onderwijs/cursus inburgering/basisonderwijs, VMBO kader- of beroepsgericht/MBO 1, mavo/havo/VWO onderbouw/MULO/VMBO theoretisch/gemengd; middelbaar opgeleid = MBO 2-4, havo/VWO bovenbouw/HBO of WO propedeuse; hoger opgeleid = HBO of WO-bachelor/HBO of WO-master/postdoctoraal.

categorie tussen 1 en 2 keer modaal. 15.4% wist het inkomen niet of wilde dat niet zeggen.



Figuur 2.2 Verdeling inkomenscategorieën in steekproef

2.2 Vragenlijst

De vragenlijst is in overleg met opdrachtgever ministerie van EZK en I&O Research samengesteld. De respondenten kregen voorafgaand aan de vragen een korte toelichting op het doel van het onderzoek. We vroegen verder aan respondenten om bij het beantwoorden van de vragen uit te gaan van de situatie na corona, waarin bijvoorbeeld weer meer gereisd kan worden. Achteraf kregen de respondenten een korte debriefing waarin werd uitgelegd dat TNO het draagvlak voor de voorgelegde maatregelen onderzoekt, door bijvoorbeeld te kijken naar hoe eerlijk en effectief de maatregelen worden gevonden. Voor de volledige vragenlijst, zie Bijlage A.2.

Bezorgdheid over klimaatverandering

Bezorgdheid werd gemeten met de vraag: "Hoeveel zorgen maakt u zich over klimaatverandering?". Respondenten scoorden hun antwoord op een zeven puntenschaal van 1 (zeer weinig zorgen) tot 7 (zeer veel zorgen). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening.

Verantwoordelijkheid tegengaan klimaatverandering

Verantwoordelijkheid werd gemeten door respondenten te vragen in hoeverre zij vinden dat zes partijen (de Verenigde Naties, de Europese Unie, de nationale overheid/de regering, het bedrijfsleven en de industrie, Nederlandse burgers en uzelf) verantwoordelijk zijn voor het tegengaan van klimaatverandering. Voor ieder van deze zes partijen scoorden respondenten hun antwoord op een zeven puntenschaal van 1 (helemaal niet) tot 7 (heel erg). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening.

Milieu-identiteit

Milieu-identiteit werd in lijn met eerder onderzoek door Van der Werff, Steg en Keizer (2014) gemeten met een schaal van drie items (zie Bijlage A.2). Een voorbeeld is 'Ik ben het type persoon dat zich milieuvriendelijke gedraagt'. Respondenten scoorden hun antwoorden op een zeven puntenschaal van 1 (zeer

mee oneens) tot 7 (zeer mee eens). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening. De interne validiteit van de schaal was hoog (Cronbach's $\alpha = 0.91$).

Beleidsmaatregelen

We legden de respondenten tien beleidsmaatregelen voor uit de rapportage van de studiegroep "Invulling klimaatopgave Green Deal". TNO koos uit de 64 beleidsopties die door de studiegroep zijn uitgewerkt de beleidsmaatregelen die gericht zijn op burgers of burgers het meest direct raken. Dit waren er 20. Om te voorkomen dat respondenten die wat minder in het onderwerp geïnteresseerd zijn zouden uitvallen omdat ze de vragenlijst te lang vinden, zijn uiteindelijk de tien meest relevante maatregelen meegenomen. Deze selectie vond plaats in overleg met het ministerie van EZK. De geselecteerde maatregelen vielen onder drie thema's: mobiliteit, gebouwde omgeving en landbouw en landgebruik. Iedere beleidsmaatregel werd voorzien van een korte toelichting. De beleidsmaatregelen zijn in willekeurige volgorde (gerandomiseerd) aan de respondenten voorgelegd.

Tabel 2.1 Tien beleidsmaatregelen en de uitleg aan respondenten in de vragenlijst

Beleidsmaatregel	Uitleg die respondenten kregen voorgelegd
Verhoging belasting op fossiele brandstoffen	De belasting op fossiele brandstoffen wordt 10% hoger. Benzine wordt 8 cent duurder per liter, diesel wordt 5 cent duurder per liter en lpg 1,9 cent duurder per liter.
Betalen naar gebruik auto's en motoren	De huidige motorrijtuigenbelasting wordt afgeschaft. In plaats daarvan betalen automobilisten en motorrijders een bedrag per gereden kilometer (kilometerheffing).
Subsidie voor aankoop elektrische auto's	Vanaf 2023 krijgt de koper bij de aankoop van een elektrische auto (van maximaal €35.000) €2.950 subsidie. Bij de aankoop van een tweedehands elektrische auto (die nieuw maximaal €45.000 kostte) krijgt de koper €2.000 subsidie.
Verhoging belasting op vliegtickets	De belasting die reizigers op hun vliegtickets betalen gaat van €7 naar €22,50 per ticket.
Subsidie op isolatie	Als woningeigenaren hun woning isoleren (gevels, vloeren, glas, dak, etc.) krijgen zij 40% van het bedrag terug via een subsidie van de overheid. De overige 60% betalen zij zelf.
Verhoging energiebelasting op aardgas	De overheid heft een hogere belasting over het verbruik van aardgas. Het verbruik van aardgas zorgt voor meer CO ₂ -uitstoot dan het verbruik van elektriciteit. Door de belasting op aardgas te verhogen, ontstaat een betere balans in CO ₂ -beprijzing tussen aardgas en elektriciteit. Het nemen van isolatiemaatregelen verdient zich daardoor sneller terug.
Subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet	Met een warmtenet in een wijk kunnen huizen worden verwarmd (ook wel stadsverwarming of blokverwarming). Het is een alternatief voor verwarmen met een cv-ketel op aardgas. De overheid vergoedt de kosten (maximaal €5.000) die woningeigenaren maken om hun woning aan te sluiten op een warmtenet. Daarmee wordt het afkoppelen van het aardgasnet en aansluiten op het warmtenet bedoeld, niet de kosten voor de aanleg van het warmtenet.

Beleidsmaatregel	Uitleg die respondenten kregen voorgelegd
Spaarbonus bij woningverduurzaming	Woningeigenaren worden gestimuleerd om te gaan sparen voor het duurzamer maken van hun woning, bijvoorbeeld het energiezuiniger maken van een woning of gebruik maken van duurzame energie. Als mensen 80% van het doelbedrag sparen, krijgen zij de overige 20% van de overheid.
Verhoging belasting op vlees	In de prijs van vlees (van bijvoorbeeld koeien, varkens en kippen) wordt rekening gehouden met de maatschappelijke kosten van negatieve gevolgen op dierenwelzijn, milieu en klimaat. Daardoor wordt vlees ongeveer €2 per kg duurder.
Verkleinen veestapel	Er is veel vee (bijvoorbeeld koeien, varkens en kippen) in Nederland. Een manier om de uitstoot van broeikasgassen (CO ₂ , methaan) door vee te verminderen, is de hoeveelheid vee verkleinen. Veebedrijven worden door de overheid uitgekocht: ze krijgen geld om te stoppen.

Effectiviteit van beleidsmaatregelen

Effectiviteit werd gemeten met de vraag: "In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?". Respondenten scoorden hun antwoorden op een zeven puntenschaal van 1 (totaal niet verminderen) tot 7 (sterk verminderen). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening.

Eerlijkheid van beleidsmaatregelen

Eerlijkheid werd gemeten door respondenten te vragen in welke mate de maatregelen eerlijk zijn (rekening houden met iedereen die ermee te maken krijgt), op een zeven puntenschaal van 1 (zeer oneerlijk) tot 7 (zeer eerlijk). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening. Omdat eerdere studies aangeven dat eerlijkheid een belangrijke factor is waarom mensen voor of tegen een maatregel zijn, hebben we naar extra verdieping gezocht op dit onderwerp. We vroegen respondenten met een open vraag om het antwoord dat ze gaven op de zevenpunt schaal (dus hun oordeel over de eerlijkheid van de maatregel) kort en in een paar steekwoorden toe te lichten.

Persoonlijke relevantie van beleidsmaatregelen

Persoonlijke relevantie van de beleidsmaatregelen op respondenten is gemeten met de vraag: "In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...". Respondenten scoorden hun antwoorden op een zeven puntenschaal van 1 (veel slechter aan toe zijn) tot 7 (veel beter aan toe zijn). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening.

Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Draagvlak voor de beleidsmaatregelen is gemeten door respondenten te vragen in welke mate ze voor- of tegen de maatregel zijn, met antwoordcategorieën op een zeven puntenschaal van 1 (sterk tegen) tot 7 (sterk voor). Daarnaast was er een categorie weet niet/geen mening.

Algemene kenmerken per thema

Voor de thema's mobiliteit, gebouwde omgeving en landbouw en landgebruik stelden we een aantal algemene vragen, om de antwoorden op de vragen bij de maatregelen in perspectief te kunnen plaatsen. Deze algemene vragen gingen

bijvoorbeeld over het bezit van een auto of motor, het aantal vliegreizen per jaar, de mate waarin de woning van de respondenten is geïsoleerd en of deze is aangesloten op een warmtenet en de hoeveelheid warme maaltijden zonder vlees die de respondenten de afgelopen week hebben gegeten.

Demografische kenmerken

De gegevens over de demografische kenmerken geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomen van de respondenten waren bekend bij I&O Research. Deze zijn vervolgens gekoppeld aan de vragenlijst.

2.3 Analyses

De data van de vragenlijst zijn geanalyseerd met behulp van SPSS. De resultaten beschrijven per maatregel de scores en gemiddelden van draagvlak, en van kenmerken van de maatregel, waaronder effectiviteit, eerlijkheid en relevantie.

We codeerden de antwoorden bij de open vraag over eerlijkheid van de beleidsmaatregelen volgens een aantal thema's en op twee niveaus. Het eerste niveau bestond uit terugkerende thema's zoals '(on)eerlijke verdeling', 'vervuiler betaalt' of 'twijfels over effectiviteit'. Vervolgens clusterden we die thema's in de drie vormen van rechtvaardigheid (procedureel, distributief en erkennend) en effectiviteit. Daarnaast codeerden we een deel van de antwoorden onder de thema's onzin en onbekend (mee). Hiermee vormden we een categorisatie van de redenen waarom respondenten de maatregelen (on)eerlijk of (in)effectief vonden. Alle gecodeerde thema's zijn hieronder te zien in Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Thema's coderingen open vraag eerlijkheid

Thema eerste niveau	Thema tweede niveau
Oneerlijke verdeling Hoge kosten Eerlijke verdeling Vervuiler betaalt	Distributief
Twijfels over effectiviteit Stimulerend/motiverend Niet duurzaam	Effectiviteit
Geen alternatief Goed alternatief	Erkennend
Geen invloed op	Procedureel
Onzin	
Onbekend (mee)	

Daarnaast hebben we gekeken naar verschillen tussen groepen van de kenmerken van de respondent (geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomen) op de kenmerken van de maatregelen (eerlijkheid, effectiviteit en relevantie). Deze verschillen hebben we per beleidsmaatregel geanalyseerd met behulp van enkelvoudige variantieanalyse. In de variantieanalyses waren de kenmerken van de

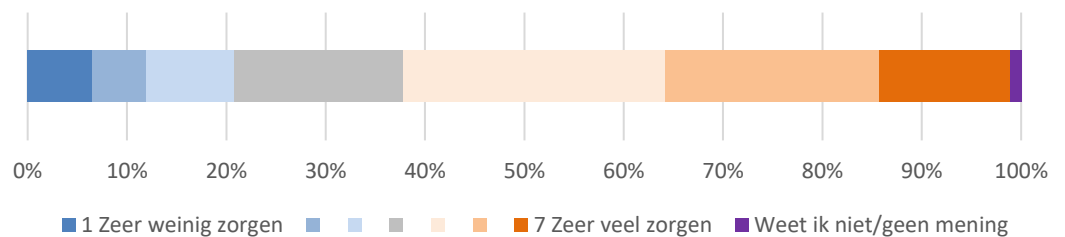
maatregel (eerlijkheid, effectiviteit, persoonlijke relevantie en draagvlak) steeds de afhankelijke variabele. We namen geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomen mee als onafhankelijke variabelen.

Tenslotte hebben we de samenhang tussen verschillende factoren (kenmerken van de respondenten, zoals geslacht en leeftijd en kenmerken van de maatregelen, zoals eerlijkheid en effectiviteit) en het gemeten draagvlak voor de beleidsmaatregelen onderzocht. Deze samenhang hebben we per beleidsmaatregel geanalyseerd met behulp van regressieanalyse (enter methode). In de regressiemodellen was de mate van draagvlak steeds de afhankelijke variabele. We namen de effectiviteit, eerlijkheid, bezorgdheid, persoonlijke relevantie, geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, inkomen en milieu-identiteit mee als onafhankelijke variabelen, en hebben steeds gezocht naar het sterkste model. We hebben tot slot het totale draagvlak voor alle maatregelen onderzocht met een overkoepelend regressiemodel.

3 Resultaten

3.1 Bezorgdheid over klimaatverandering

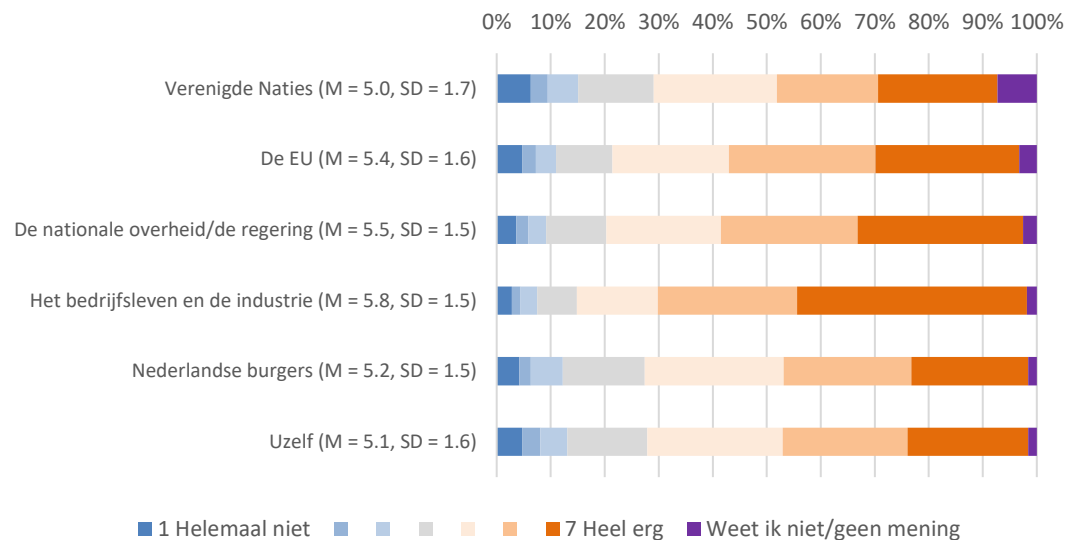
Een meerderheid van de respondenten (61%) maakt zich in enige tot zeer grote mate zorgen om klimaatverandering; zie Figuur 3.1. 21% maakt zich geen zorgen. 17% valt in de neutrale midden categorie die zich geen zorgen maakt maar ook niet zonder zorgen is. 1% geeft aan het niet te weten. In het algemeen maken respondenten zich zorgen, met een gemiddelde score van 4.7 ($SD = 1.7$) op schaal van 1 (zeer weinig zorgen) tot 7 (zeer veel zorgen)⁴.



Figuur 3.1. Mate van bezorgdheid over klimaatverandering (n = 1.394)

3.2 Verantwoordelijkheid: wie klimaatverandering moet tegengaan

Een meerderheid van de respondenten is van mening dat verschillende partijen verantwoordelijk zijn om klimaatverandering tegen te gaan (zie Figuur 3.2). Dit aandeel varieert van 64% die vindt dat de Verenigde Naties in meer of mindere mate verantwoordelijk zijn tot 83% die vindt dat het bedrijfsleven en de industrie verantwoordelijk zijn.



Figuur 3.2 Mate van verantwoordelijkheid toegekend aan partijen (n = 1.394)

⁴ De score op de categorie 'weet niet/geen mening' is in de berekening van gemiddelden en in de regressiemodellen weggelaten. Dit geldt voor alle vragen met een 'weet niet/geen mening' categorie in dit onderzoek.

De gemiddelde scores van 5 of hoger op een schaal van 1 tot 7 geven aan dat respondenten verantwoordelijkheid aan deze partijen toekennen (zie Figuur 3.2). De verschillen tussen hoeveel verantwoordelijkheid de partijen toegekend krijgen zijn echter niet groot. Het bedrijfsleven en de industrie springen er met een gemiddelde van 5,8 ($SD = 1.5$) iets bovenuit.

Er blijkt samenhang te zijn tussen de oordelen over de verantwoordelijkheid van verschillende partijen, zie Tabel 3.1⁵. Wanneer de correlatie tussen twee variabelen 0,5 of 0,6 is, wordt wel gesproken van een matig verband. Bij een correlatie van 0,7 of meer is er sprake van een sterk verband. Dit sterke verband zien we tussen 'Nederlandse burgers' en 'Uzelf' ($r(1356) = .89, p = .000$). Met andere woorden, respondenten beoordeelden deze twee partijen vrijwel gelijk: als ze de ene partij als verantwoordelijke aanwijzen dan vinden ze dat ook voor de ander, en andersom. Ook samenhang tussen de EU en de nationale overheid ($r(1347) = .84, p = .000$), en de VN en de EU ($r(1296) = .78, p = .000$) is sterk.

Tabel 3.1 Correlatiecoëfficiënten tussen toegekende verantwoordelijkheid verschillende partijen.

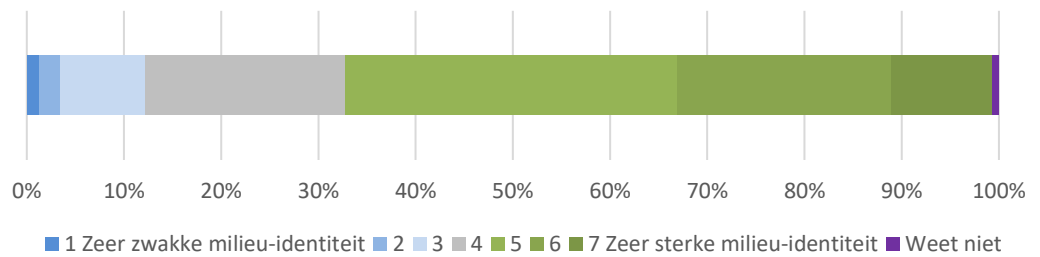
	VN	EU	Nationale overheid	Bedrijfsleven en industrie	NL burgers	Uzelf
VN	1					
EU	0.78**	1				
Nationale overheid	0.67**	0.84**	1			
Bedrijfsleven en industrie	0.55**	0.66**	0.73**	1		
NL burgers	0.52**	0.63**	0.68**	0.66**	1	
Uzelf	0.50**	0.63**	0.68**	0.60**	0.89**	1

** significant, met p -waarde onder .01 (tweezijdige toets)

3.3 Milieu-identiteit

Zoals beschreven is de mate van milieu-identiteit gemeten met behulp van drie stellingen. Vervolgens is van deze drie stellingen een gemiddelde berekend. Respondenten scoorden op deze milieu-identiteit schaal van 1 tot 7 gemiddeld een 5.0 ($SD = 1.3$). Dit betekent dat respondenten zichzelf gemiddeld inschatten als een milieuvriendelijk persoon. Ook uit Figuur 3.3 blijkt respondenten gemiddeld een score 4 (21%) of hoger (67%) scores. Een relatief kleine groep (12%) scoort laag op deze schaal. Een eerdere Nederlandse studie waarin milieu-identiteit op deze manier werd gemeten liet vergelijkbare resultaten zien, waaronder een gemiddelde score van 4,9 (Van der Werff et al., 2014)

⁵ Als de correlatiecoëfficiënt (r) tussen twee variabelen de waarde 0 heeft, is er geen sprake van samenhang. Als de coëfficiënt -1 of $+1$ is, is er sprake van een perfect (negatief of positief) verband. Hoe verder de correlatiecoëfficiënt verwijderd is van 0, hoe sterker de samenhang.



Figuur 3.3 Sterkte van milieu-identiteit (n = 1.394)

3.4 Maatregelen gericht op mobiliteit

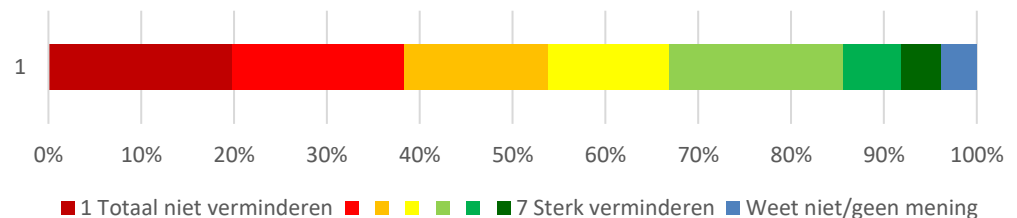
3.4.1 Verhoging belasting op fossiele brandstoffen

Uitleg maatregel

De belasting op fossiele brandstoffen wordt 10% hoger. Benzine wordt 8 cent duurder per liter, diesel wordt 5 cent duurder per liter en lpg 1,9 cent duurder per liter.

Effectiviteit

Een meerderheid van de respondenten schat in dat de maatregel om de belasting op fossiele brandstoffen te verhogen niet effectief is om klimaatverandering tegen te gaan (54%), zie Figuur 3.4. Ongeveer een op de drie respondenten (29%) denkt dat de maatregel wel effectief is. 13% vindt de maatregel niet effectief of ineffectief, en 4% geeft aan het niet te weten. Gemiddeld vinden de respondenten de maatregel niet erg effectief, met een gemiddelde score van 3.3 op schaal van 1 tot 7 ($SD = 1.8$).



Figuur 3.4 Ingeschatte effectiviteit verhoging belasting fossiele brandstoffen (n = 1.394)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1339) = -3.60, p = .000$). Vrouwen ($M = 3.5, SD = 1.7$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.1, SD = 1.9$).

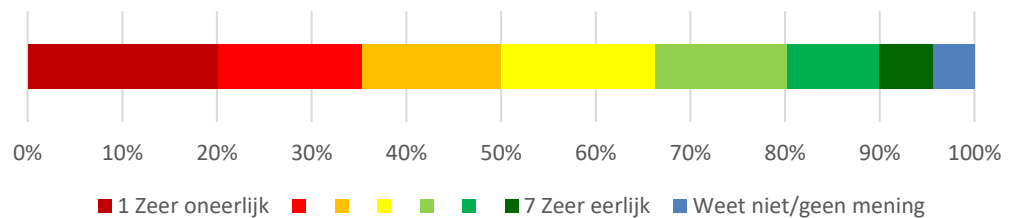
Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1338) = 5.02, p = .000$). De post-hoc toets (Tukey) laat zien dat er verschillen zijn tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 30 t/m 39 jaar ($p = .008$), 40 t/m 49 jaar ($p = .003$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .009$). Jongeren ($M = 3.9, SD = 1.8$) schatten de maatregel als effectiever in dan iedereen ouder dan 30 ($M_s < 3.3$). Alleen tussen de leeftijdsgroep 18 t/m 29 jaar en 80+ is er geen verschil ($p = .145$). Ook zijn er geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .516$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1341) = 23.26$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 3.7$, $SD = 1.8$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 2.9$, $SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.1$, $SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .225$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1137) = .92$, $p = .481$) voor de mate waarin belastingverhoging op fossiele brandstoffen als effectief wordt ingeschat.

Eerlijkheid

De grootste groep respondenten (50%) vindt de maatregel oneerlijk, zie Figuur 3.5. Ongeveer een op de drie respondenten (29%) vindt de maatregel eerlijk. Gemiddeld vinden de respondenten de maatregel vrij oneerlijk, met een gemiddelde score van 3.4 ($SD = 1.9$).



Figuur 3.5 Ervaren eerlijkheid verhoging belasting fossiele brandstoffen (n = 1.394)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1333) = -3.84$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 3.7$, $SD = 1.7$) ervaren de maatregel als eerlijker dan mannen ($M = 3.3$, $SD = 1.9$).

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1330) = 2.36$, $p = .039$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van de groep 50 t/m 64 jaar ($p = .022$), waarbij jongeren ($M = 3.8$, $SD = 1.7$) de maatregel als eerlijker ervaren. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .287$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1333) = 18.87$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 3.8$, $SD = 1.9$) de maatregel als eerlijker dan lager ($M = 3.2$, $SD = 1.8$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.2$, $SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .985$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1133) = 1.03$, $p = .406$) voor de mate waarin belastingverhoging op fossiele brandstoffen als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 877 open

antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.6. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.

hoge kosten geen alternatief
 twijfels over effectiviteit
 oneerlijke verdeling
 vervuiler betaalt eerlijke verdeling
 stimulerend/motiverend

Figuur 3.6. Word cloud open antwoorden verhoging belasting fossiele brandstoffen (n = 877), rood = 363, oranje = 277, groen = 236.

Respondenten die aangeven de beleidsmaatregel oneerlijk te vinden, vinden dat voornamelijk door de oneerlijke verdeling. Mensen met een laag inkomen worden hiermee harder getroffen en dat vergroot de kloof tussen arm en rijk. Daarnaast wordt het oneerlijk gevonden dat burgers meer zouden moeten betalen dan de 'grote vervuilers' zoals de industrie en het bedrijfsleven. De respondenten die de maatregel eerlijk vinden, geven aan dat de vervuiler betaalt: hoe meer iemand rijdt en brandstof verbruikt, hoe meer iemand betaalt.

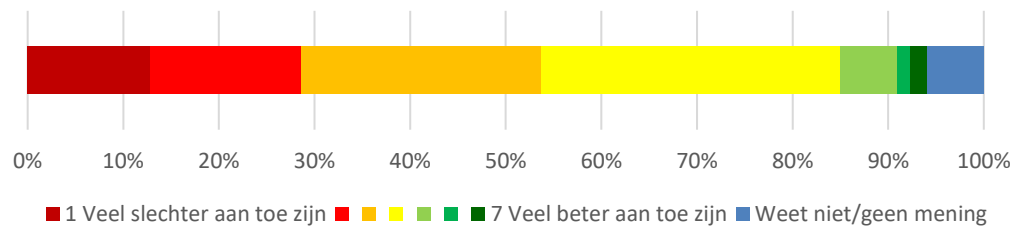
Een deel van de respondenten geeft aan dat er voor velen geen goed of betaalbaar alternatief is zoals een fijnmazig OV-netwerk in de minder drukbevolkte gebieden of de mogelijkheid om een elektrische auto te rijden.

Sommige respondenten geven aan dat de maatregel effectief is omdat het stimuleert bewuster na te denken over het gebruik van de auto of motor en alternatieven. Ook zijn er twijfels over de effectiviteit, waarbij wordt verwacht dat automobilisten er juist niet minder door gaan rijden.

Van de 877 gecodeerde open antwoorden valt 59.6% onder de categorie distributief (n = 523), 12.9% onder erkennend (n = 114) en 27.2% onder effectiviteit (n = 239). Het thema procedureel werd niet genoemd en de uitspraak dat de maatregel onzin is slechts één keer.

Persoonlijke relevantie

Iets meer dan helft van de respondenten (54%) geeft aan dat zij verwachten dat deze maatregel hen in negatieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.7. Ongeveer een op de drie (31%) verwacht dat zij er niet slechter of beter van worden. 9% denkt er beter van te worden. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij slechter worden van de maatregel ($M = 3.1$, $SD = 1.3$).



Figuur 3.7 Persoonlijke relevantie verhoging belasting fossiele brandstoffen (n = 1.394)

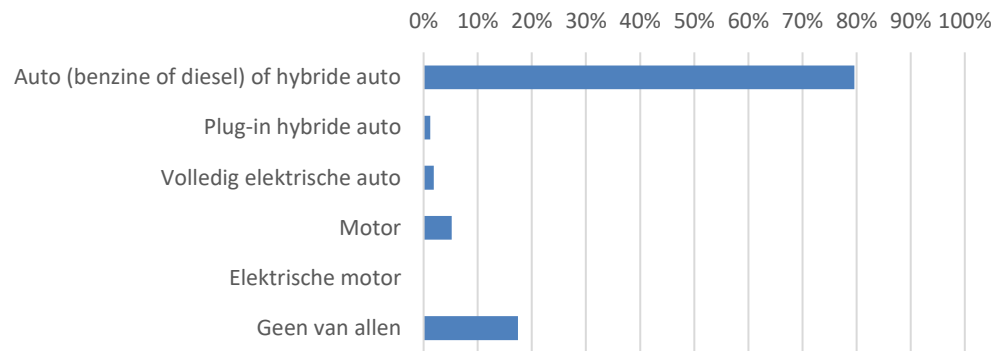
We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1309) = -2.42, p = .016$). Vrouwen ($M = 3.3, SD = 1.2$) verwachten meer dan mannen ($M = 3.1, SD = 1.9$) dat de maatregel hen wat minder negatief persoonlijk zal raken of beïnvloeden.

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1307) = 6.90, p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van 30 t/m 39 jaar ($p = .016$) en 40 t/m 49 jaar ($p = .003$). Ook zien we dat de groep 65 t/m 79 jaar verschilt van 30 t/m 39 jaar ($p = .000$), 40 t/m 49 jaar ($p = .000$) en 50 t/m 64 jaar ($p = .031$). Hierbij denken de groepen 18 t/m 29 jaar en 65 t/m 79 jaar ($M_s = 3.4, SD_s = 1.3$) minder dan de andere leeftijdsgroepen dat de maatregel hen negatief persoonlijk zal raken of beïnvloeden. Alleen de oudste groep van 80+ verschilt niet van de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .448$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1310) = 7.35, p = .001$). Middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) verschillen van elkaar, waarbij hoger opgeleiden ($M = 3.3, SD = 1.3$) inschatten dat zij er door de maatregel beter aan toe zijn dan middelbaar opgeleiden ($M = 3.0, SD = 1.3$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .177$) en tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .331$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1116) = .880, p = .509$) voor de mate waarin belastingverhoging op fossiele brandstoffen als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

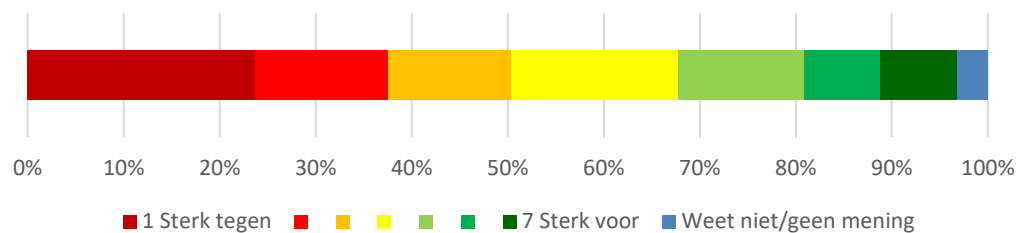
Verder hebben we gevraagd naar auto- en motorbezit. Het blijkt dat 80% van de respondenten een diesel, benzine of hybride auto en dat 5% een motor bezit, zie Figuur 3.8. Deze groep zal daarom wanneer zij gebruik maken van hun auto of motor direct te maken krijgen met de maatregel.



Figuur 3.8. Auto en motorbezit naar type (n = 1.394)

Draagvlak

De helft van de respondenten (50%) is tegenstander van de maatregel. 24% is 'sterk tegen', zie Figuur 3.9. Ongeveer een op de drie (29%) is voorstander van de maatregel. Gemiddeld gezien zijn respondenten dan ook tegenstander van deze maatregel ($M = 3.4$, $SD = 1.94$).



Figuur 3.9 Mate van tegen- of voorstand voor verhoging belasting fossiele brandstoffen (n = 1.394)

We zien verschillen in draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1348) = -3.66$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 3.6$, $SD = 1.8$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 3.2$, $SD = 2.1$). Dit verschil is echter niet erg groot.

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1345) = 4.70$, $p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van de groepen 40 t/m 49 jaar ($p = .001$) en 50 t/m 64 jaar ($p = .000$). Hierbij zijn jongeren van 18 t/m 29 jaar ($M = 4.0$, $SD = 1.9$) meer dan de andere leeftijdsgroepen ($M_s < 3.5$) voorstander van de maatregel. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .208$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1348) = 29.64$, $p = .000$). Lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) verschillen van elkaar. Hierbij zijn hoger opgeleiden ($M = 3.9$, $SD = 2.0$) vaker voorstander van de maatregel dan lager ($M = 3.0$, $SD = 1.8$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.1$, $SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .828$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1147) = 1.00$, $p = .423$) voor de mate draagvlak voor belastingverhoging op fossiele brandstoffen.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de factoren bezorgdheid over klimaatverandering, verantwoordelijkheid van verschillende partijen, milieu-identiteit, effectiviteit, eerlijkheid, relevantie (inclusief auto en motor bezit), geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en inkomensniveau. De factor draagvlak is als afhankelijke variabele en de overige factoren zijn als onafhankelijke factoren in het regressiemodel meegenomen⁶.

Bezorgdheid over klimaatverandering, milieu-identiteit, verantwoordelijkheid bij bedrijfsleven, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie, autobezit en opleidingsniveau blijken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(8, 1235) = 403.024$, $p = .000$, $R_{\text{adj}}^2 = .72$. De factoren verantwoordelijkheid van de overige partijen (VN, EU, regering, burgers, uzelf), motorbezit, geslacht, leeftijd en inkomensniveau zijn geen significante voorspellers. Dat de variabelen geslacht en leeftijd in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses tussen groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel veelal weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.52$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.19$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten. Respondenten **met een benzine of dieselauto** zijn wat minder voorstander voor de maatregel ($\beta = -0.06$), maar dit is een klein effect.

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.17$). Als zij meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak ook hoger ($\beta = 0.07$). Mensen met een lagere opleiding zijn vaker tegen de voorgestelde maatregel. Naarmate het **opleidingsniveau** toeneemt neemt het draagvlak voor de maatregel toe ($\beta = 0.06$). Als mensen een sterkere **milieu-identiteit** hebben is het draagvlak voor deze maatregel hoger ($\beta = 0.04$). Tot slot blijkt dat de mate waarin respondenten het **bedrijfsleven als verantwoordelijke partij** aanwijzen samenhangt met het draagvlak: hoe meer naar het bedrijfsleven wordt gewezen des te hoger het draagvlak voor de maatregel ($\beta = 0.04$). Dit is echter de minst sterke voorspeller.

Samenvattend

Er is weinig draagvlak om de belasting op fossiele brandstoffen te verhogen. De maatregel wordt door veel respondenten oneerlijk gevonden. Mensen die tegenstander zijn vinden de maatregel met name oneerlijk vanwege een oneerlijke verdeling: zij vinden dat lage inkomens harder door de maatregel worden getroffen en dat vergroot de kloof tussen arm en rijk. Mensen die wel voor de maatregel zijn, vinden het juist eerlijk dat de vervuiler betaalt: hoe meer iemand rijdt en brandstof

⁶ In Bijlage A.1 staan de tabellen met regressiegewichten voor deze maatregel en voor de negen andere maatregelen.

verbruikt, hoe meer iemand betaalt. Veel respondenten bezitten een benzine- of dieselauto en verwachten dat ze slechter af zullen zijn door de maatregel. Een meerderheid vindt de maatregel bovendien niet effectief in het tegengaan van klimaatverandering. Zo verwachten sommigen dat het niet zal leiden tot minder autogebruik. Tot slot speelt opleidingsniveau een rol: naarmate mensen hoger opgeleid zijn, zijn zij in hogere mate voorstander van de maatregel. Vrouwen en jongeren zijn wat positiever over de effectiviteit en eerlijkheid van de maatregel.

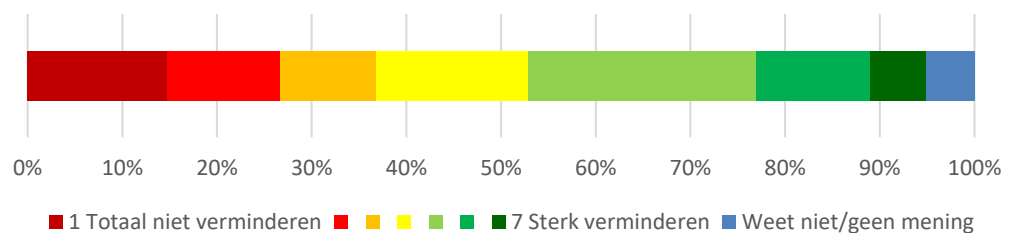
3.4.2 **Betalen naar gebruik auto's en motoren**

Uitleg maatregel

De huidige motorrijtuigenbelasting wordt afgeschaft. In plaats daarvan betalen automobilisten en motorrijders een bedrag per gereden kilometer (kilometerheffing).

Effectiviteit

Het grootste aandeel van de respondenten schat in dat de betalen naar gebruik maatregel effectief is om klimaatverandering tegen te gaan (42%), zie Figuur 3.10. Vervolgens denkt 37% dat de maatregel niet effectief is, en 16% heeft een neutrale score. 5% weet het niet of heeft geen mening. Gemiddeld gezien vinden de respondenten de maatregel niet echt effectief of ineffectief ($M = 3.9$, $SD = 1.8$).



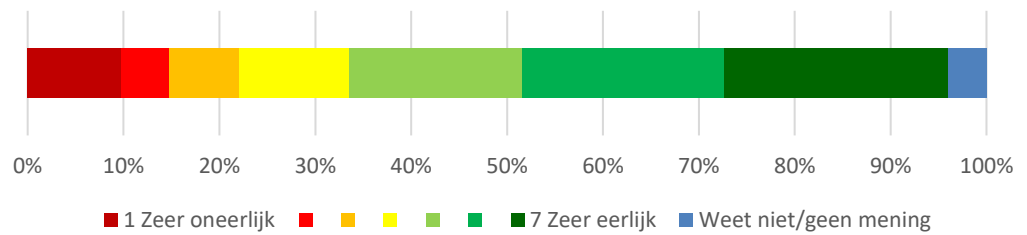
Figuur 3.10 Ingeschatte effectiviteit betalen naar gebruik (n = 1.393)

We zien alleen een significant verschil in opleidingsniveau voor de ingeschatte effectiviteit ($F(2, 1319) = 13.92$, $p = .000$). Lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) verschillen van elkaar. Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.2$, $SD = 1.8$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 3.6$, $SD = 1.8$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.8$, $SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .171$).

Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1303) = -1.40$, $p = .162$), tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1316) = 1.51$, $p = .183$) en tussen inkomensgroepen ($F(6, 1122) = .71$, $p = .643$) voor de mate waarin de maatregel als effectief wordt ingeschat. Vrouwen en mannen, alle leeftijdsgroepen en alle inkomensgroepen schatten betalen naar gebruik ongeveer evenveel als effectief in.

Eerlijkheid

Een meerderheid van de respondenten (63%) vindt de maatregel eerlijk, zie Figuur 3.11. Ongeveer een op de vijf respondenten (22%) vindt de maatregel oneerlijk. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel eerlijk, met een gemiddelde score van 4.9 ($SD = 1.9$).



Figuur 3.11. Ervaren eerlijkheid betalen naar gebruik (n = 1.393)

We zien alleen een significant verschil in leeftijdsgroepen voor de ervaren eerlijkheid ($F(5, 1333) = 5.31, p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .001$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). De groep 30 t/m 39 jaar verschilt marginaal van de groep 65 t/m 79 jaar ($p = .054$). Daarbij geldt dat hoe ouder men is, hoe eerlijker men de maatregel vindt: 18 t/m 29 jaar ($M = 4.3, SD = 1.9$) vergeleken met 80+ ($M = 5.3, SD = 1.4$). Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .102$).

Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1337) = 1.61, p = .107$), tussen opleidingsniveaus ($F(2, 1336) = .33, p = .720$) en tussen inkomensgroepen ($F(6, 1137) = .85, p = .532$) voor de mate waarin de maatregel als eerlijk wordt ervaren. Vrouwen en mannen, alle opleidingsniveaus en alle inkomensgroepen ervaren betalen naar gebruik ongeveer evenveel als eerlijk.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 966 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.12. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.

eerlijke verdeling
 twijfels over effectiviteit hoge kosten
vervuiler betaalt
 stimulerend/motiverend geen alternatief
 oneerlijke verdeling

Figuur 3.12. Word cloud open antwoorden betalen naar gebruik auto's en motoren (n = 966), rood = 119, oranje = 206, groen = 631.

Een groot deel van de respondenten vindt de maatregel eerlijk, omdat het betekent dat de vervuiler betaalt. Daarbij worden de mensen die weinig rijden juist 'beloond'. De beleidsmaatregel wordt oneerlijk gevonden omdat leaserijders hier weinig van merken wanneer de werkgever betaalt en het mensen met een laag inkomen en

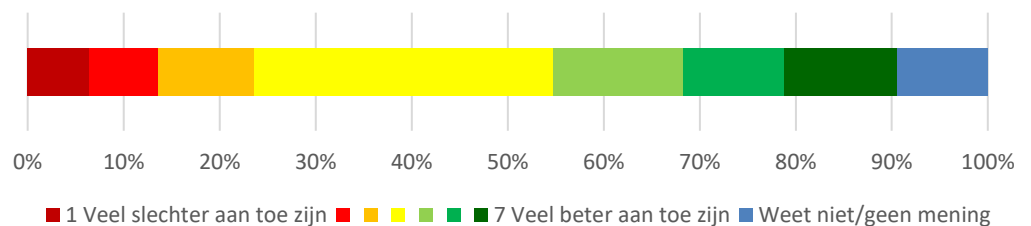
mensen die ver van hun werk af wonen onevenredig hard treft. Deze laatste groep heeft vaak geen goed of betaalbaar alternatief zoals het OV.

De maatregel wordt effectief gevonden omdat het stimuleert bewuster te rijden en na te denken over alternatieven. Toch zijn er ook twijfels over de effectiviteit, vanwege de praktische uitvoering en privacyoverwegingen of rijden in het buitenland. Anderen vinden dat deze maatregel niet nodig is wanneer wordt geïnvesteerd in een goed en betaalbaar OV-netwerk. Daarnaast wordt door een aantal respondenten verwacht dat het niet bijdraagt aan minder gereden kilometers.

Van de 966 gecodeerde open antwoorden valt 67.6% onder de categorie distributief (n = 653), 10.2% onder erkennend (n = 99) en 21.1% onder effectiviteit (n = 204). Het thema procedureel werd slechts één keer genoemd en onzin negen keer.

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (36%) geeft aan dat zij verwachten dat deze maatregel hen in positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.13. Een relatief grote groep (31%) geeft echter een neutrale score: dat de maatregel hen niet per se negatief of positief zal raken. Een op de tien weet het niet of heeft geen mening. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 4.3$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.13 Persoonlijke relevantie betalen naar gebruik (n = 1.393)

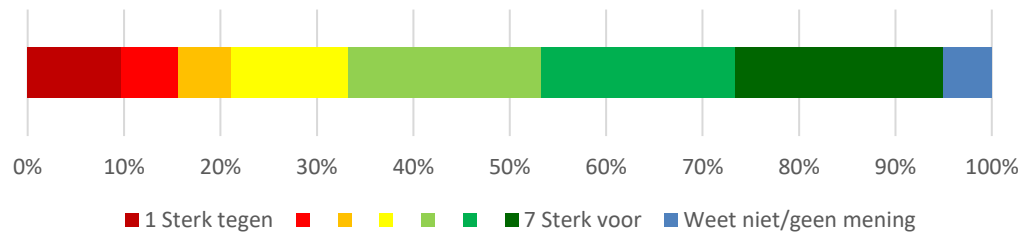
We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1262) = 16.82$, $p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .088$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .010$). Ook zien we dat de groep 65 t/m 79 jaar verschilt van de groepen 30 t/m 39 jaar ($p = .000$), 40 t/m 49 jaar ($p = .000$) en 50 t/m 64 jaar ($p = .000$). De 80+-ers verschillen ook van de leeftijdsgroepen 30 t/m 39 jaar ($p = .036$) en 40 t/m 49 jaar ($p = .006$). Vooral de oudere leeftijdsgroepen vanaf 65 jaar ($M = 5.0$, $SD = 1.5$) denken dat ze er door de maatregel beter aan toe zullen zijn dan jongeren ($M = 3.8$, $SD = 1.6$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1265) = 5.75$, $p = .003$). Lager opgeleiden verschillen van middelbaar opgeleiden ($p = .010$) en hoger opgeleiden ($p = .004$). Hierbij schatten lager opgeleiden ($M = 4.6$, $SD = 1.6$) de maatregel het meest als persoonlijk relevant in en verwachten meer dan middelbaar ($M = 4.3$, $SD = 1.7$) en hoger opgeleiden ($M = 4.3$, $SD = 1.6$) dat ze er beter aan toe zullen zijn. Er is geen verschil tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .914$).

Er zijn geen significante verschillen tussen mannen en vrouwen ($t(1266) = -1.09, p = .276$) en tussen inkomensgroepen ($F(6, 1078) = 1.06, p = .382$) voor de mate waarin betalen naar gebruik als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

Draagvlak

Een meerderheid (62%) is voorstander van betalen naar gebruik, waarvan 22% 'sterk voor' is, zie Figuur 3.14. Ongeveer een op de vijf (21%) is tegenstander van de maatregel. Gemiddeld gezien zijn respondenten dan ook voorstander van de maatregel betalen naar gebruik ($M = 4.8, SD = 1.9$).



Figuur 3.14 Mate van tegen- of voorstand voor betalen naar gebruik (n = 1.393)

We zien alleen een significant verschil in draagvlak tussen leeftijdsgroepen ($F(2, 1319) = 13.92, p = .000$). De groep 65 t/m 79 jaar verschilt van de groepen 18 t/m 29 jaar ($p = .002$), 30 t/m 39 jaar ($p = .003$), 40 t/m 49 jaar ($p = .052$) en 50 t/m 64 jaar ($p = .042$). Vooral de oudere leeftijdsgroepen vanaf 65 jaar ($M = 5.3, SD = 1.7$) zijn voorstander van de maatregel vergeleken met jongeren ($M = 4.5, SD = 1.9$): hoe ouder men is, hoe meer men voorstander is.

Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1323) = .02, p = .988$), tussen opleidingsniveaus ($F(2, 1325) = 1.36, p = .257$) en tussen inkomensgroepen ($F(6, 1128) = .27, p = .951$) in de mate van draagvlak voor de maatregel. Vrouwen en mannen, alle opleidingsniveaus en alle inkomensgroepen zijn ongeveer in gelijke mate voor- of tegenstander van betalen naar gebruik.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, milieuidentiteit, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid en relevantie bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 1188) = 564.581, p = .000, R_{adj}^2 = .70$. De factoren verantwoordelijkheid (VN, EU, bedrijfsleven, regering, burgers, uzelf), auto- en motorbezit, geslacht, leeftijd, opleidings- en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de variabele leeftijd in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses tussen groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten, de samenhang tussen de voorspellers en het lineaire karakter van regressieanalyse. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel veelal weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.56$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.29$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten. Of respondenten wel of geen auto of motor bezitten blijkt hierbij geen verklarende factor.

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.14$). Als mensen een sterkere **milieu-identiteit** hebben is het draagvlak voor deze maatregel hoger ($\beta = 0.05$). Tot slot blijkt dat als zij meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering het draagvlak voor deze maatregel wat hoger wordt ($\beta = 0.07$).

Samenvattend

Er is draagvlak voor de maatregel betalen naar gebruik. De maatregel wordt in het algemeen als eerlijk beoordeeld, vooral omdat het betekent dat de vervuiler betaalt en dat mensen die weinig rijden worden 'beloond'. Daarnaast wordt de maatregel effectief gevonden omdat het stimuleert om bewuster te rijden en na te denken over alternatieven. Toch waren er ook twijfels over de effectiviteit, vanwege de praktische uitvoering en privacyoverwegingen of rijden in het buitenland. Veel respondenten bezitten een benzine- of dieselauto, maar over de gevolgen van de maatregel is hun oordeel veelal neutraal. Demografische variabelen lijken weinig van invloed op de mate van draagvlak.

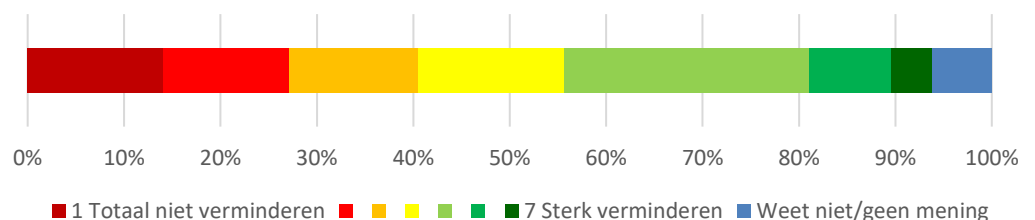
3.4.3 Subsidie voor aankoop elektrische auto's

Uitleg maatregel

Vanaf 2023 krijgt de koper bij de aankoop van een elektrische auto (van maximaal €35.000) €2.950 subsidie. Bij de aankoop van een tweedehands elektrische auto (die nieuw maximaal €45.000 kostte) krijgt de koper €2.000 subsidie.

Effectiviteit

Ongeveer vier op de tien respondenten (41%) schat in dat de subsidiemaatregel voor de aankoop van elektrische auto's niet effectief is en een bijna even grote groep (38%) schat in dat de maatregel wel effectief is, zie Figuur 3.15. Gemiddeld genomen schatten respondenten de maatregel dan ook niet als ineffectief of effectief in ($M = 3.7$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.15 Ingeschatte effectiviteit subsidie aanschaf elektrische auto's (n = 1.392)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1279) = -3.83$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 3.9$, $SD = 1.7$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.5$, $SD = 1.7$).

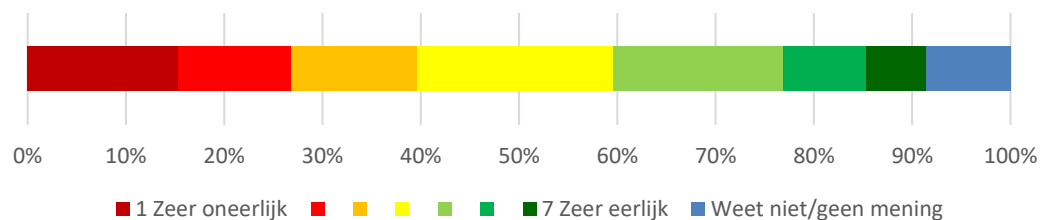
Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1300) = 3.95, p = .001$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 30 t/m 39 jaar ($p = .011$), 40 t/m 49 jaar ($p = .039$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .008$). Jongeren ($M = 4.3, SD = 1.7$) schatten de maatregel als effectiever in dan iedereen ouder dan 30 ($M_s < 3.7$). Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .912$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1303) = 16.13, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .001$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.0, SD = 1.7$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 3.6, SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.5, SD = 1.7$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .653$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1109) = 1.32, p = .244$) voor de mate waarin subsidie voor de aanschaf van een elektrische auto als effectief wordt ingeschat.

Eerlijkheid

De grootste groep respondenten (40%) vindt de maatregel oneerlijk, zie Figuur 3.16. Ongeveer een op de drie respondenten (32%) vindt de maatregel eerlijk. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel niet oneerlijk of eerlijk, met een gemiddelde score van 3.9 ($SD = 1.2$).



Figuur 3.16. Ervaren eerlijkheid subsidie aanschaf elektrische auto's ($n = 1.392$)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten op alle kenmerken. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1235) = -3.91, p = .000$). Vrouwen ($M = 3.9, SD = 1.7$) ervaren de maatregel als eerlijker dan mannen ($M = 3.5, SD = 1.8$).

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1269) = 8.89, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de groep 18 t/m 29 jaar en alle oudere groepen: 30 t/m 39 jaar ($p = .012$), 40 t/m 49 jaar ($p = .002$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .002$) en 80+ ($p = .000$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt significant van de groep 80+ ($p = .047$). Jongeren ($M = 4.5, SD = 1.8$) ervaren de maatregel als het meest eerlijk en 80+-ers ($M = 2.8, SD = 1.8$) als het minst eerlijk. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .912$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1272) = 12.20, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.0, SD = 1.7$) de maatregel als eerlijker dan lager

($M = 3.4$, $SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.5$, $SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .705$).

Tenslotte zien we geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1086) = 1.97$, $p = .066$) voor de mate waarin de maatregel als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 870 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.17. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.17. Word cloud open antwoorden subsidie aanschaf elektrische auto's ($n = 870$), rood = 456, oranje = 205, groen = 194.

Door de oneerlijke verdeling tussen 'armen' en 'rijken' vinden respondenten de beleidsmaatregel oneerlijk. Mensen met een hoger inkomen zijn degenen die gemakkelijker een (nieuwe) elektrische auto kunnen kopen, terwijl mensen met een lager inkomen dit doorgaans niet kunnen. Deze subsidie versterkt dat verschil alleen maar. Liever zien deze respondenten een subsidie op basis van inkomen. De respondenten die de maatregel eerlijk vinden, geven aan dat elektrisch rijden door deze maatregel betaalbaarder voor iedereen wordt.

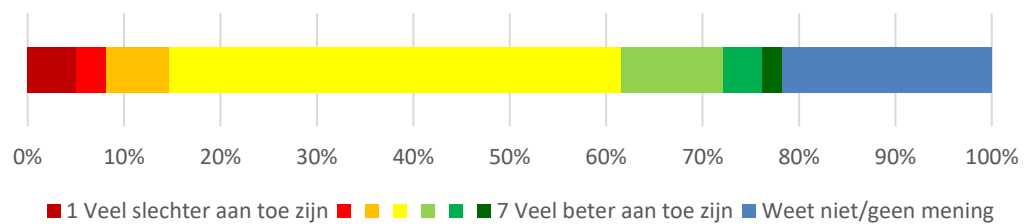
Een deel van de respondenten geeft aan dat dit geen duurzame maatregel is: er wordt alleen gekeken naar het gebruik, maar geen rekening gehouden met de productie van elektrische auto's. De grondstoffen die nodig zijn voor de accu schaden het milieu ook en de werkomstandigheden van de mensen die deze grondstoffen delven zijn vaak slecht. Bovendien is de elektriciteit waar de auto's op rijden nog veelal grijs en niet hernieuwbaar.

De respondenten die aangeven dat de maatregel effectief is, vinden dit omdat elektrisch rijden beter is voor het milieu en klimaat. Toch zijn er twijfels over de effectiviteit, omdat deze maatregel het kopen van auto's stimuleert. Liever zien die respondenten dat het geld wordt geïnvesteerd in alternatieven, zoals het OV.

Van de 870 gecodeerde open antwoorden valt 60.9% onder de categorie distributief (n = 530), 0.5% onder erkennend (n = 4) en 36.7% onder effectiviteit (n = 319). Het thema procedureel werd niet genoemd en onzin 17 keer (2%).

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (47%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.18. Een relatief grote groep (22%) geeft bovendien aan dat ze het antwoord niet weten of er geen mening over hebben. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 4.0$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.18 Persoonlijke relevantie subsidie aanschaf elektrische auto's (n = 1.392)

We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1089) = -.297$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 4.1$, $SD = 1.1$) schatten in dat de maatregel hen meer in positieve zin zal raken dan mannen ($M = 3.8$, $SD = 1.3$).

Verder is er een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1089) = 6.37$, $p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .000$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Ook zien we dat de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($p = .044$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .145$). Vooral jongeren ($M = 4.4$, $SD = 1.2$) denken meer dan de andere leeftijdsgroepen ($Ms < 3.9$) dat ze er door de maatregel beter aan toe zullen zijn.

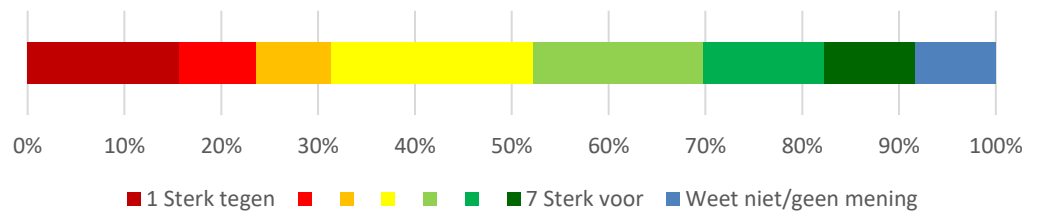
Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1092) = 13.81$, $p = .000$). Lager opgeleiden ($M = 3.7$, $SD = 1.3$) verschillen van middelbaar opgeleiden ($p = .064$) en hoger opgeleiden ($p = .000$). Ook verschillen middelbaar opgeleiden ($M = 3.9$, $SD = 1.2$) en hoger opgeleiden ($M = 4.1$, $SD = 1.1$) van elkaar ($p = .002$). Hierbij geldt dat hoe hoger men is opgeleid, hoe meer zij verwachten dat ze er door deze maatregel beter aan toe zullen zijn.

Er zijn geen significante verschillen tussen inkomensgroepen ($F(6, 937) = 1.61$, $p = .140$) voor de mate waarin subsidie voor de aanschaf van een elektrische auto als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

Uit de vraag naar auto- en motorbezit bleek dat slechts 2% van de respondenten een elektrische auto bezit en geen van hen een elektrische motor, zie Figuur 3.7.

Draagvlak

De grootste groep (40%) is voorstander van de subsidiemaatregel voor de aanschaf van een elektrische auto, zie Figuur 3.19. Ongeveer een derde (31%) is tegenstander van de maatregel, waarvan 16% sterk tegen. Gemiddeld gezien zijn respondenten geen tegen- of voorstander van de maatregel ($M = 4.0$, $SD = 1.9$).



Figuur 3.19 Mate van tegen- of voorstand voor aanschaf elektrische auto's (n = 1.392)

We zien verschillen in de mate van draagvlak tussen groepen respondenten op alle kenmerken. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1260) = -3.11, p = .002$). Vrouwen ($M = 4.1, SD = 1.8$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 3.8, SD = 1.9$).

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1274) = 11.25, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de groep 18 t/m 29 jaar en de drie oudere groepen: 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .009$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt significant van de oudere groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .009$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .002$), net zoals de groep 40 t/m 49 jaar van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .041$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .013$). Vooral ouderen vanaf 65 jaar ($M = 3.6, SD = 1.9$) zijn geen voorstander van de maatregel vergeleken met jongeren ($M = 4.8, SD = 1.8$): hoe jonger men is, hoe meer men voorstander van de maatregel is. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .262$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1277) = 15.49, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij is zijn hoger opgeleiden ($M = 4.3, SD = 1.9$) meer voorstander van de maatregel dan lager ($M = 3.7, SD = 1.9$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.8, SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .657$).

Tenslotte zien we een significant verschil in inkomen voor de mate van draagvlak ($F(6, 1089) = 2.52, p = .020$). De post-hoc toets laat een marginaal verschil zien tussen respondenten met een minimum inkomen (minder dan €14.100) ($M = 4.4, SD = 1.9$) en respondenten met een bijna modaal inkomen (€29.500-€36.500) ($M = 3.6, SD = 2.0, p = .088$). Hierbij is de eerste groep het meest voorstander en de laatste groep het minst voorstander van subsidie voor de aanschaf van een elektrische auto.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit, eerlijkheid, relevantie en leeftijd bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 1007) = 395.3, p = .000, R_{adj}^2 = .66$. De factoren milieu-identiteit, verantwoordelijkheid (VN, EU, bedrijfsleven, regering, burgers, uzelf), autobezit (diesel of benzine, of plug-in hybride, of volledig elektrisch), motorbezit, geslacht, opleiding en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de variabelen geslacht, opleiding en inkomensniveau in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses tussen groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang

tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel veelal weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.54$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **effectiviteit** van belang: als respondenten de maatregel als effectiever beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.21$).

Naarmate respondenten de maatregel als **relevanter** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.13$). Of respondenten wel of geen auto of motor bezitten blijkt hierbij geen verklarende factor. Ook is de mate van draagvlak niet anders als respondenten al een elektrische auto bezitten.

Daarnaast blijkt dat als zij meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering het draagvlak voor deze maatregel wat hoger wordt ($\beta = 0.07$).

Tot slot blijkt **leeftijd** van belang ($\beta = -0.06$). Jongere respondenten zijn in grotere mate voorstander van de maatregel dan oudere.

Samenvattend

Het beeld van het draagvlak voor een subsidie voor aankoop van elektrische auto's is gemengd. Een deel van de respondenten is tegenstander en een deel is voorstander. Een kleine meerderheid schat de maatregel in als oneerlijk en als ineffectief. Mensen die de maatregel oneerlijk vinden geven veelal aan dat de subsidie hogere inkomens die gemakkelijker een (nieuwe) elektrische auto kunnen kopen bevoordeelt, terwijl mensen met een lager inkomen dit doorgaans niet kunnen. Volgens respondenten die de maatregel wel eerlijk vinden, wordt elektrisch rijden zo betaalbaarder voor iedereen. Wat effectiviteit betreft zijn mensen kritisch over de manier van produceren van elektrische auto's, over de wijze waarop de elektriciteit wordt opgewekt, en over het stimuleren van het kopen auto's in het algemeen. Andere respondenten geven aan dat elektrisch rijden wel beter is voor het milieu en klimaat. Tot slot speelt leeftijd hierbij een (kleine) rol: jongeren zijn wat meer voorstander van deze maatregel. Vrouwen en mensen met een hogere opleiding zijn daarnaast positiever over de effectiviteit en eerlijkheid van de maatregel.

3.4.4 Verhoging belasting op vliegtickets

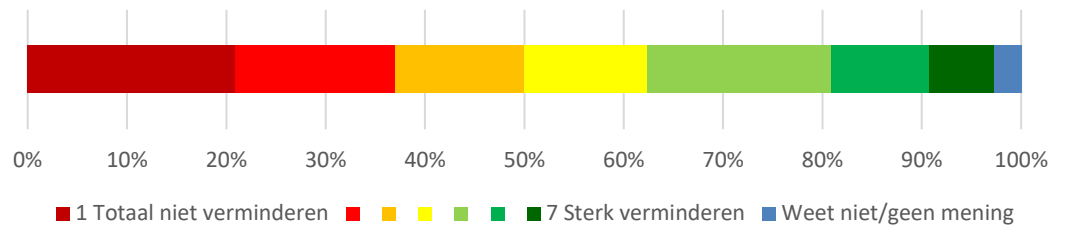
Uitleg maatregel

De belasting die reizigers op hun vliegtickets betalen gaat van €7 naar €22,50 per ticket.

Effectiviteit

De helft van de respondenten (50%) schat in dat het verhoging van de belasting op vliegtickets niet effectief is om klimaatverandering tegen te gaan, zie Figuur 3.20. Ongeveer een derde (35%) denkt dat de maatregel wel effectief is. Gemiddeld

genomen schatten respondenten de maatregel niet als effectief in ($M = 3.5$, $SD = 1.9$).



Figuur 3.20 Ingeschatte effectiviteit verhoging belasting op vliegtickets (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1343) = -.29$, $p = .006$). Vrouwen ($M = 3.7$, $SD = 1.9$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.4$, $SD = 1.9$).

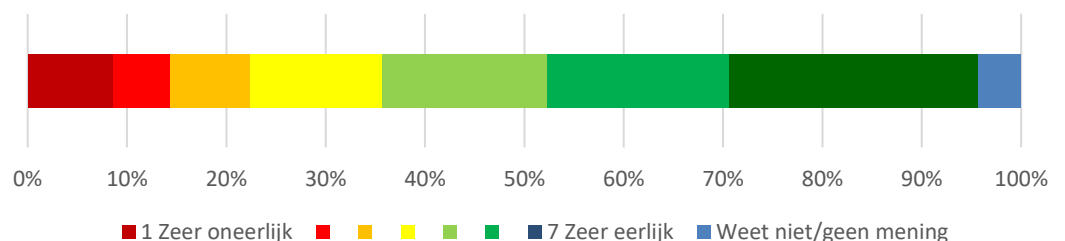
Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1350) = 2.72$, $p = .019$). De groep 50 t/m 64 jaar ($M = 3.3$, $SD = 1.9$) verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($M = 3.7$, $SD = 1.9$, $p = .012$). Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .139$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1353) = 4.68$, $p = .009$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .053$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .014$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 3.7$, $SD = 1.9$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 3.4$, $SD = 1.9$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.4$, $SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .998$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1151) = 1.31$, $p = .248$) voor de mate waarin belastingverhoging op vliegtickets als effectief wordt ingeschat.

Eerlijkheid

De grootste groep respondenten (60%) vindt de maatregel eerlijk, zie Figuur 3.21. Ongeveer een op de vijf respondenten (22%) vindt de maatregel oneerlijk. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel eerlijk, met een gemiddelde score van 4.9 ($SD = 1.9$).



Figuur 3.21. Ervaren eerlijkheid verhoging belasting op vliegtickets (n = 1.393)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1330) = -2.68, p = .008$). Vrouwen ($M = 5.0, SD = 1.8$) ervaren de maatregel als eerlijker dan mannen ($M = 4.8, SD = 2.0$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1330) = 4.39, p = .013$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .051$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .022$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 5.1, SD = 1.8$) de maatregel als eerlijker dan lager ($M = 4.8, SD = 1.9$) en middelbaar opgeleiden ($M = 4.8, SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .995$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in leeftijdsgroepen ($F(5, 1327) = .26, p = .936$) en inkomen ($F(6, 1132) = 1.31, p = .250$) voor de mate waarin belastingverhoging op vliegtickets als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 962 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.22. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.22. Word cloud open antwoorden verhoging belasting op vliegtickets ($n = 962$), rood = 168, oranje = 230, groen = 535.

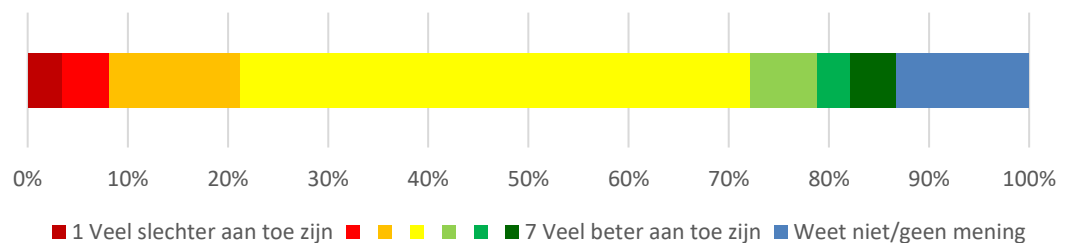
Omdat het principe geldt van de vervuiler betaalt, vindt een groot deel van de respondenten de maatregel eerlijk. Bovendien wordt vliegen momenteel als te goedkoop en veelal als een luxe gezien, waardoor een verhoging van de prijs zorgt voor een eerlijkere verdeling van de lusten en de lasten, aldus respondenten. De beleidsmaatregel wordt oneerlijk gevonden omdat dit ervoor zorgt dat vliegen voor de minderbedeelden onbetaalbaar wordt, terwijl zij die het wel kunnen betalen zullen blijven vliegen. Wederom het verschil in inkomen speelt hier dus een rol. Een ander aspect van een oneerlijke verdeling is het feit dat de luchtvaart geen belasting over kerosine betaalt, maar automobilisten wel accijns over brandstof.

De maatregel wordt effectief gevonden omdat het stimuleert om minder te vliegen en na te denken over alternatieven. Respondenten die twijfels hebben over de effectiviteit, geven aan juist niet te verwachten dat er door de maatregel minder wordt gevlogen.

Van de 962 gecodeerde open antwoorden valt 63.1% onder de categorie distributief (n = 607), 2.4% onder erkennend (n = 23) en 31.3% onder effectiviteit (n = 301). Het thema procedureel werd niet genoemd en onzin 31 keer (3,2%).

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (51%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.23. Een relatief grote groep (13%) geeft bovendien aan dat ze het antwoord niet weten of er geen mening over hebben. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 3.9$, $SD = 1.2$).

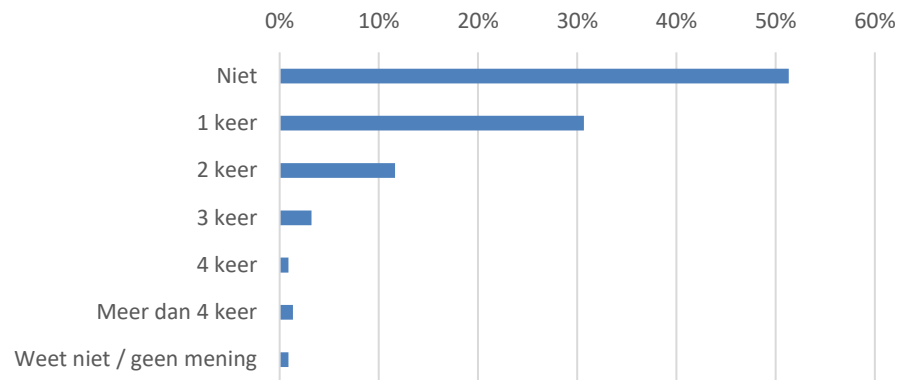


Figuur 3.23 Persoonlijke relevantie verhoging belasting op vliegtickets (n = 1.393)

We zien een verschil tussen leeftijdsgroepen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel ($F(5, 1204) = 9.84$, $p = .000$). De groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 50 t/m 64 jaar ($p = .005$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Ook zien we dat de groep 40 t/m 49 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .004$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Tenslotte verschilt de groep 65 t/m 79 jaar van 18 t/m 29 jaar ($p = .002$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .113$). Vooral jongeren ($M = 3.7$, $SD = 1.1$) denken meer dan ouderen van 65 jaar en ouder ($M = 4.3$, $SD = 1.2$) dat ze er door de maatregel slechter aan toe zullen zijn.

Er zijn geen significante verschillen tussen mannen en vrouwen ($t(1203) = -1.11$, $p = .265$), in opleidingsniveau ($F(2, 1207) = 2.67$, $p = .070$) en inkomensgroepen ($F(6, 1034) = 1.76$, $p = .103$) voor de mate waarin belastingverhoging op vliegtickets als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

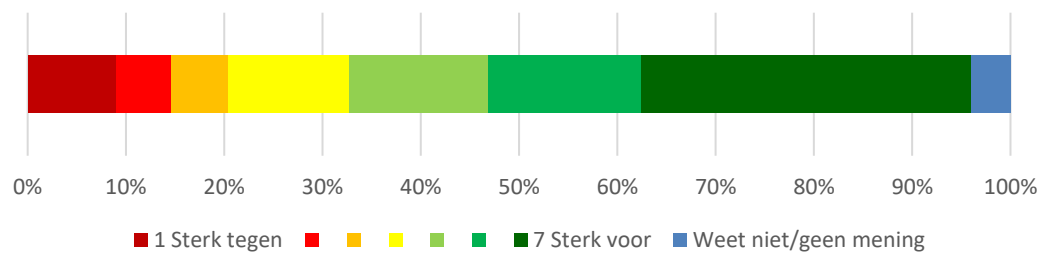
Een meerderheid van de respondenten (51%) geeft aan dat zij buiten coronatijd niet vliegen voor vakanties, zie Figuur 3.24. Van de 48% die die wel aangeeft te vliegen, gaan de meesten 1 keer per jaar met het vliegtuig (31%). Vergeleken met de resultaten van de Publieksmonitor Klimaat en Energie (2019) geven respondenten nu aan jaarlijks meer te vliegen. In het eerdere onderzoek gaf 56% aan niet te vliegen en vloog 25% één keer per jaar.



Figuur 3.24. Aantal vliegreizen voor vakantie per jaar (buiten coronatijd) (n = 1.394)

Draagvlak

Een meerderheid (63%) is voorstander van een verhoging van de belasting op vliegtickets, waarvan 34% 'sterk voor' is, zie Figuur 3.25. Een op de vijf (20%) is tegenstander van de maatregel. Gemiddeld gezien zijn respondenten dan ook voorstander van de maatregel betalen naar gebruik ($M = 5.1$, $SD = 2.0$).



Figuur 3.25. Mate van tegen- of voorstand voor verhoging belasting op vliegtickets (n = 1.393)

We zien een significant verschil tussen mannen en vrouwen in de mate van draagvlak ($t(1335) = -3.07$, $p = .002$). Vrouwen ($M = 5.3$, $SD = 1.8$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 4.9$, $SD = 2.1$).

Er zijn geen significante verschillen in leeftijdsgroepen ($F(5, 1332) = 2.05$, $p = .070$), opleidingsniveau ($F(2, 1335) = 1.91$, $p = .149$) en inkomen ($F(6, 1136) = 1.94$, $p = .071$) voor de mate van draagvlak voor belastingverhoging op vliegtickets.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, verantwoordelijkheid bij het bedrijfsleven, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie, en aantal keer vliegen per jaar bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(6, 1140) = 325.5$, $p = .000$, $R_{adj}^2 = .63$. De factoren verantwoordelijkheid bij de overige partijen (VN, EU, regering, burgers, uzelf), geslacht, leeftijd, opleiding- en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de variabele geslacht in het regressiemodel geen effect heeft maar in de eerder beschreven analyses tussen groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de

voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel weg. Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.57$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.16$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten. Als mensen niet **vliegen** is het draagvlak voor de maatregel hoger en naarmate ze vaker vliegen wordt het draagvlak lager ($\beta = -0.08$).

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.14$). Als respondenten meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel wat hoger ($\beta = 0.07$).

Tot slot blijkt dat als respondenten meer wijzen naar het **bedrijfsleven als verantwoordelijke partij** zij een wat hoger draagvlak hebben voor deze maatregel ($\beta = 0.08$).

Samenvattend

Er is draagvlak voor een verhoging van belasting op vliegtickets. Veel mensen vinden een hogere belasting eerlijk vanuit het idee van de vervuiler betaalt. Ook wordt vliegen door sommige respondenten als te goedkoop en als een luxe gezien. Het wordt wel als oneerlijk benoemd dat lagere inkomens vanwege de kosten niet meer zouden kunnen vliegen. Mensen blijken echter niet erg overtuigd van de effectiviteit van de maatregel, omdat mensen er niet minder van zouden gaan vliegen. Naarmate mensen vaker vliegen zijn zij minder voorstander van de maatregel. Demografische variabelen spelen bij deze maatregel geen rol.

3.5 Maatregelen gericht op wonen

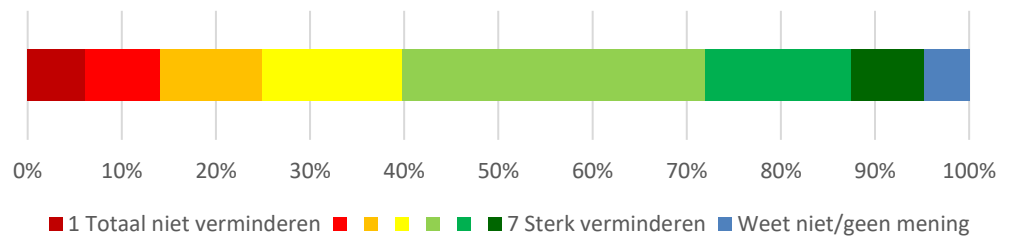
3.5.1 Subsidie op isolatie

Uitleg maatregel

Als woningeigenaren hun woning isoleren (gevels, vloeren, glas, dak, etc.) krijgen zij 40% van het bedrag terug via een subsidie van de overheid. De overige 60% betalen zij zelf.

Effectiviteit

Een meerderheid van de respondenten (56%) schat in dat de subsidie op isolatie effectief is om klimaatverandering tegen te gaan, zie Figuur 3.26. 25% vindt de maatregel niet effectief, en 15% geeft een neutraal oordeel. Gemiddeld genomen schatten respondenten de maatregel niet als ineffectief of effectief in ($M = 4.4$, $SD = 1.6$).



Figuur 3.26 Ingeschatte effectiviteit subsidie op isolatie (n = 1.394)

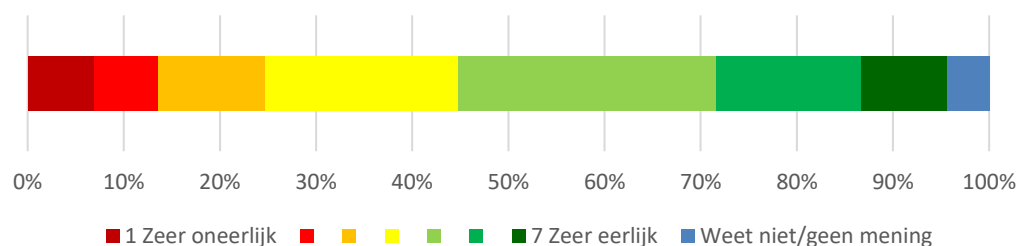
We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1323) = 6.31, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de groep 18 t/m 29 jaar en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .017$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .084$). Jongeren ($M = 5.0, SD = 1.4$) schatten de effectiviteit hoger in dan ouderen vanaf 65 jaar ($M = 4.2, SD = 1.6$): hoe jonger men is, hoe effectiever men de maatregel inschat. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .180$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1326) = 23.59, p = .000$). Lager opgeleiden ($M = 4.0, SD = 1.7$) verschillen van middelbaar opgeleiden ($p = .016$) en hoger opgeleiden ($p = .000$). Ook verschillen middelbaar opgeleiden ($M = 4.3, SD = 1.6$) en hoger opgeleiden ($M = 4.8, SD = 1.5$) van elkaar ($p = .000$). Hierbij geldt dat hoe hoger men is opgeleid, hoe hoger zij de effectiviteit van de maatregel inschatten.

Tenslotte zien we geen significante verschillen tussen mannen en vrouwen ($t(1324) = -1.57, p = .116$) en tussen inkomens ($F(6, 1126) = .94, p = .465$) voor de mate waarin subsidie op isolatie als effectief wordt ingeschat.

Eerlijkheid

Een meerderheid (51%) vindt de maatregel eerlijk, zie Figuur 3.27. Een op de vier respondenten (25%) vindt de maatregel oneerlijk, en een op de vijf (20%) geeft een neutraal oordeel. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel niet oneerlijk of eerlijk, met een gemiddelde score van 4.4 ($SD = 1.6$).



Figuur 3.27. Ervaren eerlijkheid subsidie op isolatie (n = 1.394)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1327) = 7.70, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .011$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 50 t/m 64 jaar ($p = .045$) en 65 t/m

79 jaar ($p = .005$). Jongeren ($M = 5.0$, $SD = 1.6$) schatten de maatregel als eerlijker in dan ouderen vanaf 65 jaar ($M = 4.1$, $SD = 1.6$): hoe jonger men is, hoe eerlijker men de maatregel inschat. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .129$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1330) = 10.38$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .004$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.6$, $SD = 1.6$) de maatregel als eerlijker dan lager ($M = 4.1$, $SD = 1.6$) en middelbaar opgeleiden ($M = 4.3$, $SD = 1.7$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .216$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen tussen mannen en vrouwen ($t(1331) = -.36$, $p = .720$) en in inkomen ($F(6, 1131) = 1.95$, $p = .070$) voor de mate waarin subsidie op isolatie als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 677 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.28. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.28. Word cloud open antwoorden subsidie op isolatie ($n = 677$), rood = 355, oranje = 35, groen = 268.

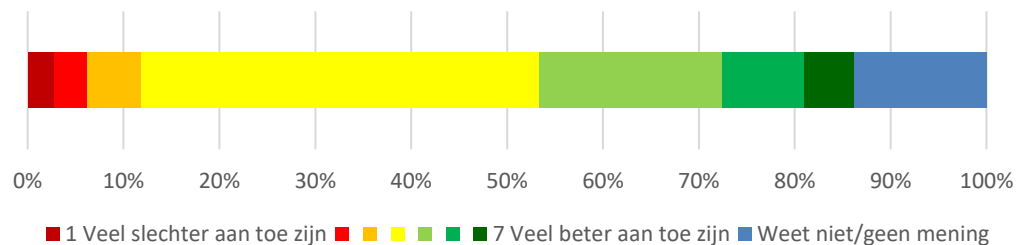
De beleidsmaatregel wordt oneerlijk gevonden door de oneerlijke verdeling tussen verschillende groepen. Mensen met een hoog inkomen zullen sneller hun huis isoleren dan mensen met een laag inkomen. Degenen die het al kunnen betalen en het eigenlijk het minst nodig hebben, zullen er het meest gebruik van maken. Wederom geven respondenten aan dat ze willen dat subsidie inkomensafhankelijk wordt gemaakt. Ook zien respondenten een oneerlijke verdeling tussen huurders en eigenaren: huurders betalen via belasting mee, maar hebben geen recht op de voordelen van deze subsidie. Verder benadeelt deze maatregel de eigenaren die reeds isolatiemaatregelen hebben getroffen en dit zelf hebben betaald, maar niet kunnen profiteren van een tegemoetkoming. De respondenten die de maatregel eerlijk vinden, geven aan dat de lasten erdoor omlaag gaan, dus dat het logisch is dat mensen een deel zelf betalen.

De respondenten die aangeven dat de maatregel effectief is, denken dat het anderen stimuleert om hun huis te isoleren. Ook zijn er twijfels over de effectiviteit, waarbij vraagtekens worden gezet bij het effect van isolatie op vermindering van klimaatverandering. Ook wordt eraan getwijfeld of de subsidie nog beschikbaar is wanneer mensen het willen aanvragen.

Van de 677 gecodeerde open antwoorden valt 74% onder de categorie distributief ($n = 501$) en 22.7% onder effectiviteit ($n = 154$). De thema's erkennend en procedureel werden niet genoemd. De maatregel werd 22 keer onzinnig genoemd.

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (42%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.29. Een relatief grote groep (14%) geeft bovendien aan dat ze het antwoord niet weten of er geen mening over hebben. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 4.4$, $SD = 1.3$).



Figuur 3.29 Persoonlijke relevantie subsidie op isolatie ($n = 1.394$)

We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1197) = 4.49$, $p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar ($M = 4.7$, $SD = 1.3$) verschilt van de groep 50 t/m 64 jaar ($M = 4.3$, $SD = 1.2$, $p = .002$) en 65 t/m 79 jaar ($M = 4.2$, $SD = 1.3$, $p = .001$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .110$). Vooral jongeren denken dat ze er door de maatregel beter aan toe zullen zijn.

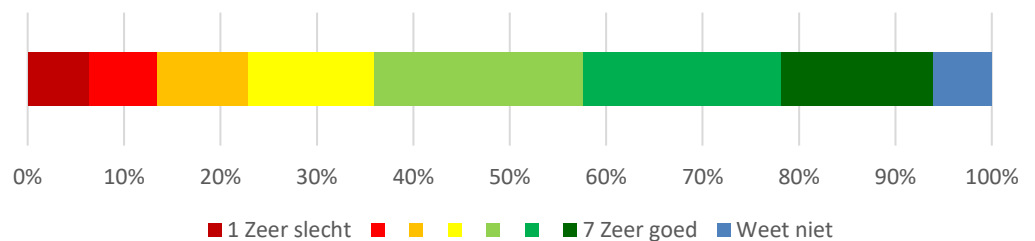
Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1200) = 6.64$, $p = .001$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .002$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .027$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.5$, $SD = 1.2$) dat ze er door de maatregel beter aan toe zullen zijn dan lager ($M = 4.2$, $SD = 1.3$) en middelbaar opgeleiden ($M = 4.3$, $SD = 1.3$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .397$).

Verder zien we een significant verschil in inkomen voor de mate van persoonlijke relevantie ($F(6, 1026) = 3.32$, $p = .003$). Er zit verschil tussen respondenten met een inkomen tussen één en twee keer modaal (€43.500-€73.000) ($M = 4.5$, $SD = 1.3$) en beneden modaal inkomen (€14.100-€29.500) ($M = 4.1$, $SD = 1.3$, $p = .016$). Ook tussen respondenten met een inkomen tussen één en twee keer modaal (€43.500-€73.000) en respondenten met een bijna modaal inkomen (€29.500-€36.500) zit verschil ($M = 4.1$, $SD = 1.2$, $p = .019$). Hierbij denkt de groep met het hoogste inkomen het meest dat zij er door de maatregel beter aan toe zullen zijn en

de twee groepen met het lagere inkomen het minst dat zij er door de maatregel beter aan toe zullen zijn.

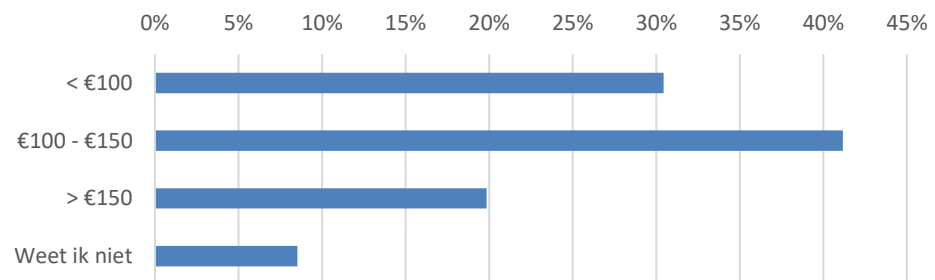
Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1201) = -1.11, p = .266$) voor de mate waarin subsidie op isolatie als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

We hebben daarnaast gevraagd naar de mate waarin de woning van respondenten geïsoleerd is om het in huis warm te houden. Een meerderheid (58%) geeft aan dat hun woning (zeer) goed geïsoleerd is, zie Figuur 3.30. Voor 23% van de respondenten is dit niet het geval: zij geven aan dat hun woning niet goed tot slecht geïsoleerd is.



Figuur 3.30 Mate van isolatie van de woning (n = 1.394)

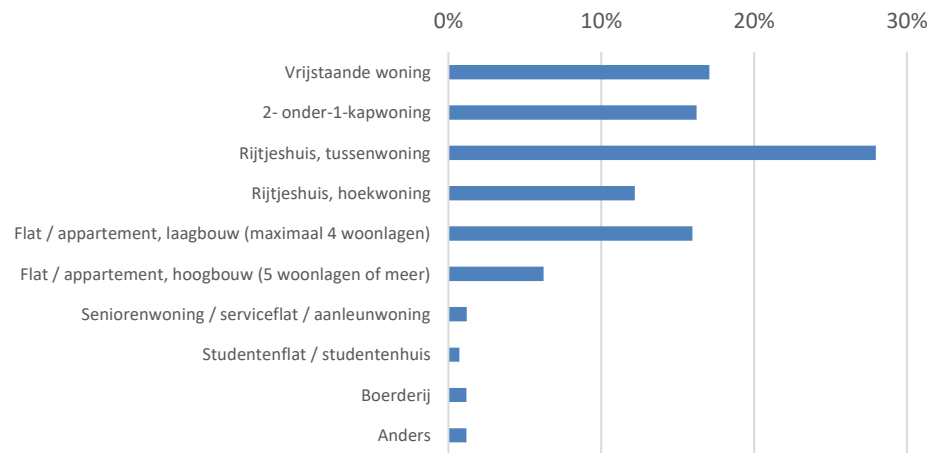
Vervolgens vroegen we respondenten naar de hoogte van hun energierekening. Voor een meerderheid (41%) ligt de rekening tussen 100 en 150 euro per maand, zie Figuur 3.31. Voor een derde van de respondenten is de rekening lager en voor 20% is de rekening hoger. 9% geeft aan dat ze het niet weten of kunnen inschatten.



Figuur 3.31 Maandelijkse kosten energierekening (n = 1.394)

Tot slot hebben we data verzameld over het type woning. In plaats van het onderscheid in woningtype hadden we onderscheid willen maken tussen huur- of koopwoningen. Vanwege een beperking van het aantal demografische variabelen per respondent omwille van privacy en herleidbaarheid, bleek dit helaas niet meer mogelijk. De meeste respondenten woonden in een rijtjeshuis of tussenwoning (28%), zie Figuur 3.32⁷.

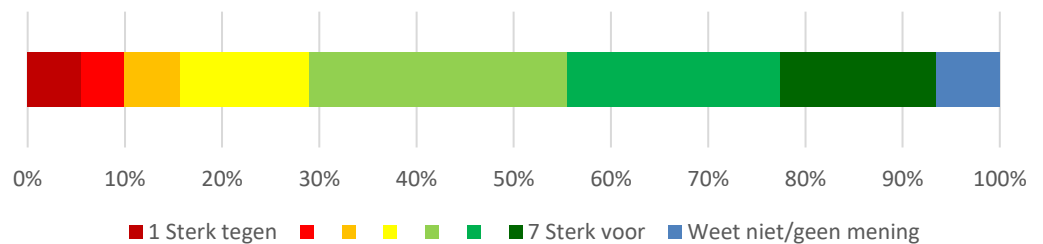
⁷ In het regressiemodel hebben we deze vraag gecodeerd naar van groter (vrijstaand, boerderij) tot kleiner (studentenhuis). De categorie seniorenwoning/ serviceflat/ aanleunwoning is hierbij weggelaten.



Figuur 3.32. Type woning (n = 1.392)

Draagvlak

Een meerderheid (65%) is voorstander van een subsidie op isolatie, zie Figuur 3.33. 16% is tegenstander van de maatregel. Gemiddeld gezien zijn respondenten dan ook voorstander van een subsidie op isolatie ($M = 4.9$, $SD = 1.6$).



Figuur 3.33 Mate van tegen- of voorstand voor subsidie op isolatie (n = 1.394)

We zien verschillen in de mate van draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1301) = 5.99$, $p = .000$). De jongste groep (18 t/m 29 jaar) verschilt van de groep 50 t/m 64 jaar ($p = .001$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($p = .010$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .149$). Vooral jongeren ($M = 5.4$, $SD = 1.4$) zijn meer dan de andere leeftijdsgroepen ($Ms < 5.1$) voorstander van de maatregel.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1304) = 6.81$, $p = .001$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .001$) en tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .088$). Hierbij zijn lager opgeleiden ($M = 4.6$, $SD = 1.8$) in mindere mate voorstander van de maatregel dan middelbaar ($M = 4.9$, $SD = 1.6$) en hoger opgeleiden ($M = 5.1$, $SD = 1.6$). Er is geen verschil tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .132$).

Verder zien we een marginaal significant verschil in inkomen voor de mate van draagvlak ($F(6, 1115) = 2.05$, $p = .057$). Er zit verschil tussen respondenten met een bijna modaal inkomen (€29.500-€36.500) ($M = 4.6$, $SD = 1.8$) en een inkomen tussen één en twee keer modaal (€43.500-€73.000) ($M = 5.1$, $SD = 1.5$, $p = .037$). Hierbij is de groep met het hogere inkomen het meest voorstander en de groep met het lagere inkomen het minst voorstander.

Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1302) = -.95, p = .345$) voor de mate van draagvlak voor subsidie op isolatie.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie en mate van isolatie van de woning bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 1107) = 350.8, p = .000, R_{adj}^2 = .59$. De factoren verantwoordelijkheid (VN, EU, bedrijfsleven, regering, burgers, uzelf), milieu-identiteit, hoogte van de energierekening, woningtype (van vrijstaand tot studentenkamer), geslacht, leeftijd, opleiding en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak voor deze maatregel. Dat de demografische variabelen in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses tussen groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.41$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.26$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten. Als respondenten in een woning wonen die beter is geïsoleerd zijn zij vaker voorstander van de maatregel ($\beta = 0.05$). Dit is tegengesteld aan wat we zouden verwachten. Het heeft mogelijk te maken met de positieve ervaringen die mensen in een geïsoleerde woning hebben. Of wellicht zijn mensen die in een slechter geïsoleerde woning wonen vaker huurder die zelf geen gebruik kan maken van een dergelijke regeling. Of dit het geval is kunnen we niet controleren, omdat we geen gegevens hebben over of respondenten huurder of woningeigenaar zijn.

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.17$). Tot slot blijkt dat als zij meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering het draagvlak voor deze maatregel hoger wordt ($\beta = 0.12$).

Samenvattend

Er is draagvlak voor een subsidie op isolatie. Veel respondenten vinden de maatregel eerlijk. Omdat de energielasten erdoor omlaag gaan, wordt het logisch gevonden dat mensen een deel zelf betalen. Een minderheid geeft aan de maatregel oneerlijk is omdat het hogere inkomens en woningbezitters bevoordeeld. De maatregel wordt daarnaast als effectief gezien: respondenten denken dat het mensen stimuleert om hun huis te isoleren. Jongeren, mensen met een hoger inkomen en mensen met een hoger opleidingsniveau schatten de maatregel als effectiever en eerlijker in.

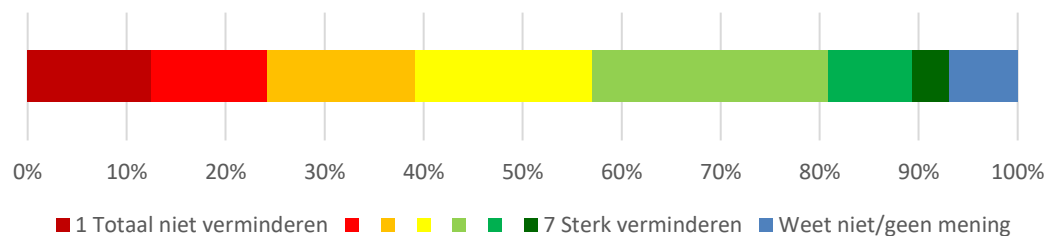
3.5.2 Verhoging energiebelasting op aardgas

Uitleg maatregel

De overheid heft een hogere belasting over het verbruik van aardgas. Het verbruik van aardgas zorgt voor meer CO₂-uitstoot dan het verbruik van elektriciteit. Door de belasting op aardgas te verhogen, ontstaat een betere balans in CO₂-beprijzing tussen aardgas en elektriciteit. Het nemen van isolatiemaatregelen verdient zich daardoor sneller terug.

Effectiviteit

Ongeveer vier op de tien respondenten (39%) schat in dat de maatregel om de energiebelasting op aardgas te verhogen niet effectief is en een bijna even grote groep (36%) schat in dat de maatregel wel effectief is, zie Figuur 3.34. Gemiddeld genomen schatten respondenten de maatregel dan ook niet als ineffectief of effectief in ($M = 3.8$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.34 Ingeschatte effectiviteit verhoging energiebelasting op aardgas (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten op alle kenmerken. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1288) = -4.08$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 3.9$, $SD = 1.6$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.6$, $SD = 1.7$).

Verder is er een significant verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1297) = 5.58$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .047$), 50 t/m 64 jaar ($p = .001$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .010$). Jongeren ($M = 4.3$, $SD = 1.6$) schatten de maatregel in vergelijking met de andere leeftijdsgroepen ($M_s < 3.9$) als het meest effectief in. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .109$).

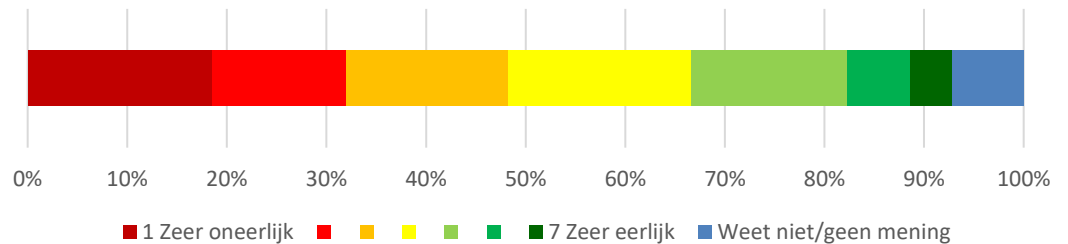
Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1300) = 18.13$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.1$, $SD = 1.6$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 3.4$, $SD = 1.6$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.6$, $SD = 1.7$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .209$).

Tenslotte zien we een significant verschil in inkomen voor de mate waarin de maatregel als effectief wordt ervaren ($F(6, 1101) = 2.16$, $p = .044$). Er is een marginaal verschil tussen respondenten met een inkomen tussen één en twee keer modaal (€43.500-€73.00) ($M = 3.9$, $SD = 1.7$) en respondenten met een inkomen meer dan twee keer modaal (€87.100 of meer) ($M = 3.3$, $SD = 1.8$, $p = .062$). Hierbij

schat de groep met het hoogste inkomen de verhoging van de energiebelasting op aardgas in als het minst effectief.

Eerlijkheid

Bijna de helft van de respondenten (48%) vindt de maatregel oneerlijk, zie Figuur 3.35. 19% vindt de maatregel 'zeer oneerlijk'. Ongeveer een kwart (26%) vindt de maatregel eerlijk. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel oneerlijk, met een gemiddelde score van 3.4 ($SD = 1.7$).



Figuur 3.35. Ervaren eerlijkheid verhoging energiebelasting op aardgas (n = 1.393)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1293) = -2.27, p = .023$). Vrouwen ($M = 3.5, SD = 1.6$) ervaren de maatregel als eerlijker dan mannen ($M = 3.3, SD = 1.8$).

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1293) = 2.24, p = .048$). De groep 18 t/m 29 jaar ($M = 3.8, SD = 1.7$) verschilt van de groep 50 t/m 64 jaar ($M = 3.3, SD = 1.7, p = .024$), waarbij jongeren de maatregel als eerlijker ervaren. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .103$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1296) = 13.73, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 3.7, SD = 1.8$) de maatregel als eerlijker dan lager ($M = 3.1, SD = 1.6$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.2, SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .436$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 1105) = 1.12, p = .349$) voor de mate waarin belastingverhoging op aardgas als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 794 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.36. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.36. Word cloud open antwoorden verhoging energiebelasting op aardgas (n = 794), rood = 368, oranje = 295, groen = 122.

Respondenten die aangeven de beleidsmaatregel oneerlijk te vinden, vinden dat voornamelijk door de oneerlijke verdeling. Mensen met een laag inkomen worden hiermee harder getroffen, doordat de uitgave aan energiebelasting een groter deel van hun totale budget uitmaakt. Bovendien kunnen zij minder voordelig overstappen op aardgasvrije alternatieven vanwege de daaraan verbonden hoge investeringen. Niet iedereen heeft de middelen om over te stappen op bijvoorbeeld een warmtepomp. Dat vergroot de kloof tussen arm en rijk. Het wordt ook oneerlijk gevonden omdat burgers meer zouden moeten betalen dan de 'grote vervuilers' zoals de industrie en het bedrijfsleven. De respondenten die de maatregel eerlijk vinden, geven aan dat iedere gebruiker eraan meebetaalt.

Een deel van de respondenten geeft aan dat er voor velen geen goed of betaalbaar alternatief is. Met name huurders of eigenaren in een VvE kunnen niet zelf de keuze maken. Bovendien vinden zij het geen oplossing wanneer de gasprijs wordt verhoogd, maar er geen betaalbare alternatieven worden aangeboden. Respondenten zien liever dat de overstap goedkoper wordt gemaakt dan het aardgas duurder.

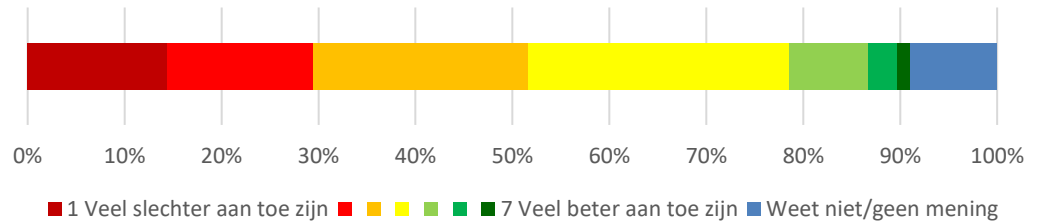
Sommige respondenten geven aan dat de maatregel effectief is omdat een hogere gasprijs mensen stimuleert energiezuiniger te leven of om na te denken over overstappen op een alternatief voor aardgas. Daarentegen zijn er veel twijfels over de effectiviteit: respondenten geven aan dat elektriciteit voor alternatieven (zoals een warmtepomp) momenteel ook grotendeels wordt opgewekt met aardgas. Daarnaast is er veel onbegrip voor het feit dat we in Nederland van het aardgas afgaan, terwijl er in buurlanden zoals Duitsland subsidie wordt verstrekt om juist over te stappen op aardgas. Veel respondenten zien aardgas als een schone energiebron en wachten liever op waterstof (dat volgens hen door de gasinfrastructuur kan) of kernenergie.

Van de 794 gecodeerde open antwoorden valt 56% onder de categorie distributief (n = 445), 19.3% onder erkennend (n = 153) en 23.8% onder effectiviteit (n = 189). Het thema procedureel werd slechts één keer genoemd en onzin zes keer.

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (52%) geeft aan dat deze maatregel hen in negatieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.37. 27% verwacht dat de maatregel hen niet

negatief of positief zal raken, en 13% denkt dat de maatregel hen op een positieve manier zal beïnvloeden. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij slechter worden van de maatregel ($M = 3.2$, $SD = 1.4$).



Figuur 3.37 Persoonlijke relevantie verhoging energiebelasting op aardgas (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1277) = -2.14$, $p = .033$). Vrouwen ($M = 3.2$, $SD = 1.4$) schatten in dat de maatregel hen wat minder negatief zal raken dan mannen ($M = 3.1$, $SD = 1.4$). Dit verschil is echter klein.

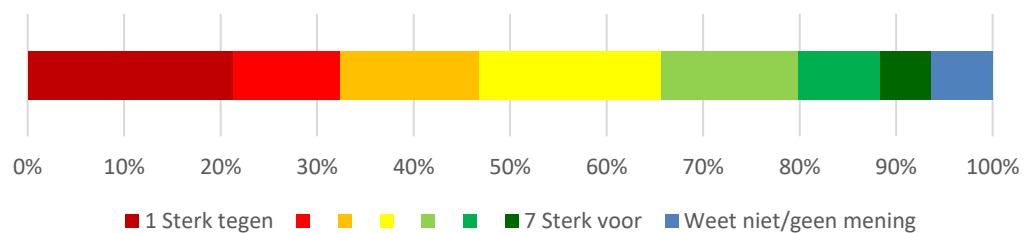
Verder zien we een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1273) = 2.80$, $p = .016$). De groep 18 t/m 29 jaar ($M = 3.5$, $SD = 1.2$) verschilt van de groep 30 t/m 39 jaar ($M = 3.1$, $SD = 1.4$, $p = .039$) en 50 t/m 64 jaar ($M = 3.1$, $SD = 1.4$, $p = .007$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .177$). Vooral ouderen denken dat ze er door de maatregel slechter aan toe zullen zijn.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1276) = 4.13$, $p = .016$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .026$) en marginaal tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .065$). Hierbij denken hoger opgeleiden ($M = 3.3$, $SD = 1.4$) dat ze er door de maatregel minder slecht aan toe zullen zijn dan lager ($M = 3.0$, $SD = 1.4$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.1$, $SD = 1.4$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .752$).

Er is tenslotte geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1084) = 1.23$, $p = .290$) voor de mate van persoonlijke relevantie van de verhoging van de energiebelasting op aardgas.

Draagvlak

De grootste groep (47%) is tegenstander van het verhogen van de energiebelasting op aardgas. 21% is 'sterk tegen', zie Figuur 3.38. Ongeveer een op de drie (28%) is voorstander van de maatregel. 18% valt in de neutrale categorie. Gemiddeld gezien zijn respondenten dan ook tegenstander van de verhoging energiebelasting op aardgas ($M = 3.4$, $SD = 1.8$).



Figuur 3.38 Mate van tegen- of voorstand voor verhoging energiebelasting op aardgas (n = 1.393)

We zien verschillen in de mate van draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1302) = -3.57, p = .000$). Vrouwen ($M = 3.6, SD = 1.7$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 3.2, SD = 1.9$).

Verder zien we een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1307) = 8.02, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en alle oudere groepen: 30 t/m 39 jaar ($p = .018$), 40 t/m 49 jaar ($p = .003$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .008$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .127$). Vooral jongeren ($M = 4.2, SD = 1.7$) zijn meer voorstander van de maatregel dan ouderen vanaf 65 jaar ($M = 3.2, SD = 1.8$): hoe ouder men is, hoe minder men voorstander is.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1310) = 18.91, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij zijn hoger opgeleiden ($M = 3.8, SD = 1.9$) meer voorstander van de maatregel dan lager ($M = 3.0, SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.3, SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .237$).

Er is geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1111) = 1.73, p = .111$) voor de mate van draagvlak voor verhoging van de energiebelasting op aardgas.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie, leeftijd en het type woning bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(6, 1146) = 390.7, p = .000, R_{adj}^2 = .67$. De factoren verantwoordelijkheid (VN, EU, regering, bedrijfsleven, burgers, uzelf), hoogte van de energierekening, mate van isolatie van de woning, geslacht, opleiding- en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de variabelen geslacht, opleiding- en inkomensniveau in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses tussen groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel veelal weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.42$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.27$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten.

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.19$). Als respondenten meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel hoger ($\beta = 0.13$). Ook de **leeftijd** speelt een rol: naarmate respondenten ouder worden zijn zij in mindere mate voorstander van de maatregel ($\beta = -0.06$). Dit heeft mogelijk te maken met het stookgedrag van oudere mensen. Oudere mensen zijn meer thuis en stoken hun woning gemiddeld op een hogere temperatuur. Tot slot blijkt dat het **type woning** (van groot naar klein) van belang is: respondenten die wat kleiner wonen zijn wat meer voorstander van de maatregel ($\beta = 0.04$). Dit laatste effect is echter wat minder sterk.

Samenvattend

Er is weinig draagvlak voor de verhoging van de energiebelasting op aardgas. Veel respondenten vinden de maatregel (zeer) oneerlijk, omdat mensen met een laag inkomen harder zouden worden getroffen. Hun uitgave aan energiebelasting maakt een groter deel uit van hun totale budget. Bovendien kunnen zij minder voordelig overstappen op aardgasvrije alternatieven vanwege de daaraan verbonden hoge investeringen. Een meerderheid verwacht bovendien dat de maatregel hen zelf op een negatieve manier zal raken. Mensen zijn verdeeld over de effectiviteit van de maatregel. Sommigen denken dat een hogere gasprijs mensen inderdaad stimuleert tot energiebesparing of tot overstappen op een alternatief voor aardgas. Anderen hebben twijfels over de effectiviteit van alternatieven (zoals een warmtepomp) of over van het aardgas afstappen. Ouderen zijn wat minder voorstander voor deze maatregel. Vrouwen en hoger opgeleiden zijn wat positiever over de effectiviteit en eerlijkheid van de maatregel.

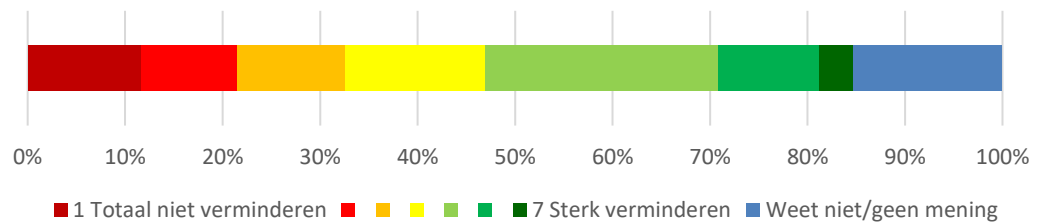
3.5.3 Subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet

Uitleg maatregel

Met een warmtenet in een wijk kunnen huizen worden verwarmd (ook wel stadsverwarming of blokverwarming). Het is een alternatief voor verwarmen met een cv-ketel op aardgas. De overheid vergoedt de kosten (maximaal €5.000) die woningeigenaren maken om hun woning aan te sluiten op een warmtenet. Daarmee wordt het afkoppelen van het aardgasnet en aansluiten op het warmtenet bedoeld, niet de kosten voor de aanleg van het warmtenet.

Effectiviteit

Ongeveer vier op de tien respondenten (38%) schatten in dat de subsidiemaatregel voor de aansluiting op een collectief warmtenet effectief is en een bijna even grote groep (33%) schat in dat de maatregel niet effectief is, zie Figuur 3.39. Een relatief grote groep van 15% geeft aan het niet te weten of er geen mening over te hebben. Gemiddeld genomen schatten respondenten de maatregel niet als ineffectief of effectief in ($M = 3.9$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.39 Ingeschatte effectiviteit subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet (n = 1.394)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1079) = -3.86, p = .000$). Vrouwen ($M = 4.0, SD = 1.6$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.7, SD = 1.8$).

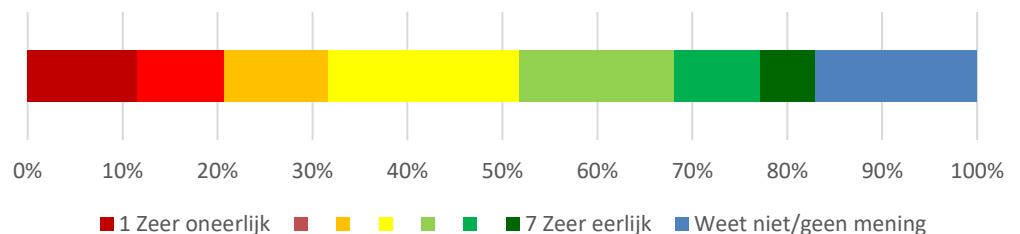
Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1179) = 7.32, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .001$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .037$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($p = .036$). Jongeren ($M = 4.5, SD = 1.6$) schatten de maatregel, in vergelijking met ouderen ($M_s < 3.7$), als het meest effectief in. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .168$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1182) = 16.62, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.2, SD = 1.7$) de maatregel als effectiever dan lager ($M = 3.6, SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.6, SD = 1.7$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .979$).

Tenslotte zien we geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1010) = 1.51, p = .170$) voor de mate waarin subsidie voor aansluiting op een collectief warmtenet als effectief wordt ervaren.

Eerlijkheid

Ongeveer drie op tien respondenten (32%) vinden de maatregel oneerlijk en een vergelijkbare groep (31%) vindt de maatregel eerlijk, zie Figuur 3.40. 17% weet het niet of heeft geen mening. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel niet oneerlijk of eerlijk, met een gemiddelde score van 3.9 ($SD = 1.8$).



Figuur 3.40 Ervaren eerlijkheid subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet (n = 1.394)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1132) = -3.30, p = .001$).

Vrouwen ($M = 4.0$, $SD = 1.7$) ervaren de maatregel als eerlijker dan mannen ($M = 3.6$, $SD = 1.8$).

Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1154) = 12.41$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en alle oudere groepen: 30 t/m 39 jaar ($p = .012$), 40 t/m 49 jaar ($p = .000$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .002$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Jongeren ($M = 4.7$, $SD = 1.5$) schatten de maatregel, in vergelijking met ouderen ($M_s < 3.7$), als het meest eerlijk in. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .209$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1157) = 17.11$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.2$, $SD = 1.7$) de maatregel als eerlijker dan lager ($M = 3.5$, $SD = 1.6$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.6$, $SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .834$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen in inkomen ($F(6, 984) = 1.24$, $p = .282$) voor de mate waarin subsidie voor de aansluiting op een collectief warmtenet als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 737 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.41. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.41. Word cloud open antwoorden subsidie voor aansluiting op warmtenet ($n = 737$), rood = 230, oranje = 368, groen = 139.

Respondenten hebben met name twijfels over de effectiviteit van de maatregel. Zo worden vooral vraagtekens gezet bij het effect van warmtenetten op vermindering van klimaatverandering. Hierin speelt de bron een grote rol: respondenten geven aan dat warmtenetten momenteel niet altijd duurzamer zijn dan aardgas wanneer

ze worden gestookt op bijvoorbeeld biomassa. Daarnaast wordt eraan getwijfeld of een warmtenet goed werkt: respondenten vinden het een inefficiënt systeem. De respondenten die aangeven dat de maatregel effectief is, denken dat het anderen stimuleert om de overstap naar een warmtenet te maken wanneer dit mogelijk is.

De beleidsmaatregel wordt oneerlijk gevonden door de oneerlijke verdeling. Mensen die in een buitengebied wonen, kunnen meestal niet overstappen op een warmtenet en dus niet gebruikmaken van de subsidie. Wanneer de maatregel eerlijk wordt gevonden is dat omdat de subsidie het voor meer mensen mogelijk maakt om over te stappen op een aansluiting op een warmtenet.

Respondenten geven aan dat er ondanks de subsidie hoge kosten aan verwarmen via een warmtenet verbonden zitten: de belofte is een lagere energienota, maar de realiteit is dat stadsverwarming veel duurder is dan verwarmen via aardgas.

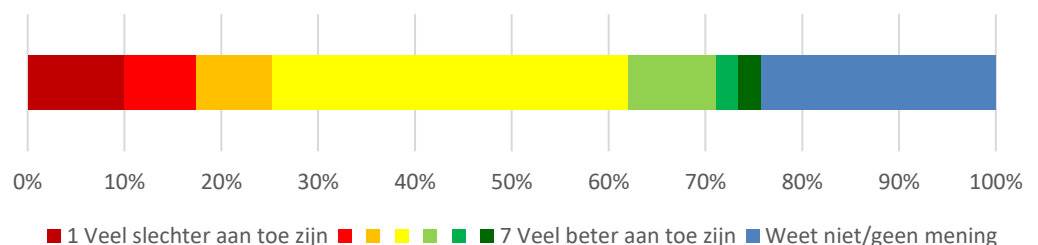
Ook wordt aangegeven dat mensen weinig invloed hebben. De aanleg van een warmtenet in de omgeving is geen persoonlijk besluit, wat mensen mogelijk dwingt er in mee te gaan. Daarnaast is warmtelevering nu alleen door één leverancier mogelijk, waardoor mensen daar voor lange tijd (30 jaar) van afhankelijk zijn. Zij hebben hierin geen keuzevrijheid.

Tenslotte is ongeveer 13% (n = 91) van de respondenten niet bekend met een warmtenet.

Van de 737 gecodeerde open antwoorden valt 41.9% onder de categorie distributief (n = 309), 6.8% onder erkennend (n = 50), 5.7% onder procedureel (n = 42) en 32.4% onder effectiviteit (n = 239). De maatregel werd één keer als onzin bestempeld.

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (37%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.42. Een relatief grote groep (24%) geeft bovendien aan dat ze het antwoord niet weet of er geen mening over heeft. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 3.6$, $SD = 1.4$).



Figuur 3.42 Persoonlijke relevantie subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet (n = 1.394)

We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1058) = 10.83$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .014$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .005$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van

de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .001$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Jongeren ($M = 4.2$, $SD = 1.3$) verwachten, in vergelijking met ouderen ($M_s < 3.4$), het meest dat ze er door de maatregel beter aan toe zullen zijn. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .112$).

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1061) = 15.46$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij verwachten hoger opgeleiden ($M = 3.8$, $SD = 1.6$) dat ze er door de maatregel minder slecht aan toe zullen zijn dan lager ($M = 3.2$, $SD = 1.4$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.4$, $SD = 1.5$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .264$).

Er is geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1062) = -1.70$, $p = .089$) en in inkomen ($F(6, 913) = 1.27$, $p = .268$) voor de mate waarin subsidie voor aansluiting op een warmtenet als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

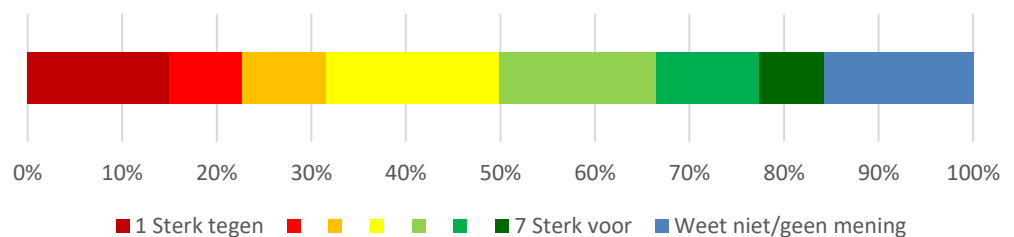
Daarnaast is gevraagd of respondenten een warmtenet in hun wijk hebben. Het overgrote deel (88%) heeft geen warmtenet, en 5% weet het niet; zie Figuur 3.43. 6% geeft aan wel een warmtenet te hebben en voor 1% is sprake van een plan voor een warmtenet in hun wijk.



Figuur 3.43. Aanwezigheid warmtenet in de wijk (n = 1.394)

Draagvlak

Ongeveer een derde van de respondenten (34%) is voorstander van een subsidie voor aansluiting op een collectief warmtenet, en een bijna even grote groep (32%) is tegenstander, zie Figuur 3.44. 16% weet het niet of heeft geen mening. Gemiddeld gezien zijn respondenten geen tegen- of voorstander van de maatregel ($M = 3.9$, $SD = 1.9$).



Figuur 3.44. Mate van tegen- of voorstand subsidie aansluiting op collectief warmtenet (n = 1.394)

We zien verschillen in de mate van draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1173) = -3.04, p = .002$). Vrouwen ($M = 4.0, SD = 1.8$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 3.7, SD = 2.0$).

Verder zien we een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1175) = 13.23, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de groep 18 t/m 29 jaar en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .000$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .002$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groepen 40 t/m 49 jaar ($p = .034$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .030$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .127$). Vooral jongeren ($M = 4.7, SD = 1.6$) zijn, in vergelijking met ouderen ($Ms < 3.7$) voorstander van de maatregel: hoe ouder men is, hoe minder men voorstander is.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1178) = 19.60, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij zijn hoger opgeleiden ($M = 4.2, SD = 1.9$) meer voorstander van de maatregel dan lager ($M = 3.4, SD = 1.8$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.6, SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .274$).

Er is geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1002) = 1.19, p = .310$) voor de mate van draagvlak voor subsidie voor aansluiting op een collectief warmtenet.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie, en opleidingsniveau bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 923) = 430.7, p = .000, R_{adj}^2 = .70$. De factoren verantwoordelijkheid van partijen (VN, EU, regering, bedrijfsleven, burgers, uzelf), hoogte van de energierekening, mate van isolatie van de woning, aanwezigheid van een warmtenet, geslacht, leeftijd en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de demografische variabelen in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses van groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel veelal weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.37$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.32$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten.

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.21$). Als respondenten meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel wat hoger ($\beta = 0.08$).

Tot slot blijkt het **opleidingsniveau** een rol te spelen: als respondenten hoger opgeleid zijn hebben zij een wat hoger draagvlak voor deze maatregel ($\beta = 0.05$). Dit heeft mogelijk te maken met het de complexiteit van het onderwerp; wanneer mensen het nut er wat meer van inzien zijn zij mogelijk ook vaker voor.

Samenvattend

Het beeld van het draagvlak voor een subsidie op de aansluiting op een collectief warmtenet is gemengd. Een deel van de respondenten is tegenstander en een deel is voorstander. Respondenten die de maatregel oneerlijk vinden, stellen dat mensen in het buitengebied meestal niet kunnen overstappen op een warmtenet en dus niet gebruikmaken van de subsidie. Respondenten die maatregel eerlijk vinden, geven aan dat de subsidie het voor meer mensen mogelijk maakt om over te stappen op een aansluiting op een warmtenet. Ook wat betreft effectiviteit is het beeld gemengd. Mensen hebben twijfels over de duurzaamheid van warmtenetten en of het wel goed zou werken. Aan de andere kant zijn sommigen van mening dat de maatregel stimuleert om de overstap naar een warmtenet te maken wanneer dit mogelijk is. Het opleidingsniveau speelt een kleine rol in het verklaren van draagvlak: hoe hoger de opleiding des te hoger het draagvlak. Vrouwen en jongeren zijn wat positiever over de effectiviteit en de eerlijkheid van deze maatregel.

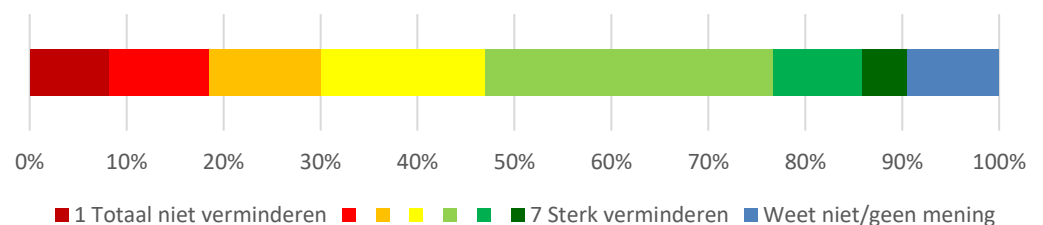
3.5.4 **Spaarbonus bij woningverduurzaming**

Uitleg maatregel

Woningeigenaren worden gestimuleerd om te gaan sparen voor het duurzamer maken van hun woning, bijvoorbeeld het energiezuiniger maken van een woning of gebruik maken van duurzame energie. Als mensen 80% van het doelbedrag sparen, krijgen zij de overige 20% van de overheid.

Effectiviteit

Ongeveer vier op de tien respondenten (44%) schatten in dat een spaarbonus bij woningverduurzaming effectief is om klimaatverandering tegen te gaan, zie Figuur 3.45. Eén op de drie respondenten (30%) denkt dat de maatregel niet effectief is. Gemiddeld genomen schatten respondenten de maatregel niet als ineffectief of effectief in ($M = 4.1$, $SD = 1.6$).



Figuur 3.45 Ingeschatte effectiviteit spaarbonus bij woningverduurzaming (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1248) = -2.36$, $p = .018$). Vrouwen ($M = 4.1$, $SD = 1.5$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.9$, $SD = 1.7$).

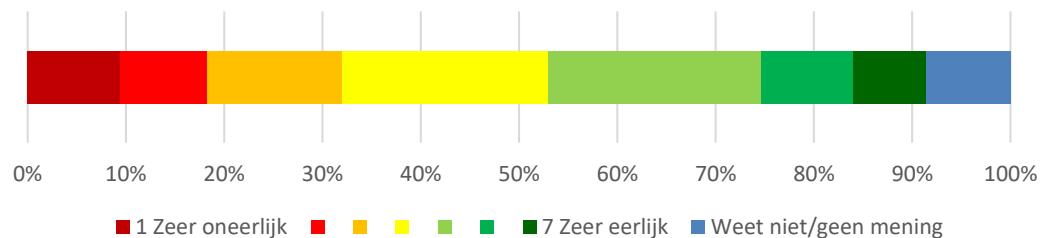
Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1254) = 8.42, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .036$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .040$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .010$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .044$). Jongeren ($M = 4.7, SD = 1.4$) schatten de maatregel, in vergelijking met ouderen ($M_s < 4.2$), als het meest effectief in. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .138$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1257) = 13.12, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.3, SD = 1.6$) de maatregel als effectiever dan lager ($M = 3.7, SD = 1.6$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.9, SD = 1.6$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .448$).

Tenslotte zien we geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1067) = 1.81, p = .094$) voor de mate waarin een spaarbonus bij woningverduurzaming als effectief wordt ervaren.

Eerlijkheid

De grootste groep respondenten (39%) vindt de maatregel eerlijk, zie Figuur 3.46. Ongeveer een op de drie respondenten (32%) vindt de maatregel oneerlijk. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel niet oneerlijk of eerlijk, met een gemiddelde score van 4.0 ($SD = 1.7$).



Figuur 3.46. Ervaren eerlijkheid spaarbonus bij woningverduurzaming (n = 1.393)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1264) = 6.54, p = .000$). De groep 18 t/m 29 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .000$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($p = .042$). Jongeren ($M = 4.6, SD = 1.5$) schatten de maatregel, in vergelijking met ouderen ($M_s < 3.8$), als het meest eerlijk in. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .152$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1267) = 11.07, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .001$). Hierbij ervaren hoger opgeleiden ($M = 4.3, SD = 1.6$) de maatregel als eerlijker dan lager ($M = 3.7, SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.9, SD = 1.7$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .349$).

Tenslotte zien we geen significante verschillen mannen en vrouwen ($t(1261) = -1.80, p = .073$) en in inkomen ($F(6, 1075) = 1.52, p = .169$) voor de mate waarin een spaarbonus bij woningverduurzaming als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 714 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.47. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.47. Word cloud open antwoorden spaarbonus bij woningverduurzaming (n = 714), rood = 401, oranje = 103, groen = 210.

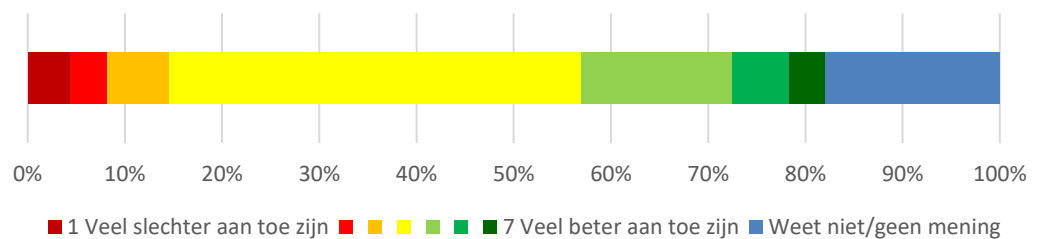
Net als bij de maatregel 'Subsidie op isolatie' wordt de maatregel 'Sparbonus bij woningverduurzaming' oneerlijk gevonden door de oneerlijke verdeling tussen verschillende groepen. Mensen met een laag inkomen zullen minder gemakkelijk en snel sparen dan mensen met een hoog inkomen. Degenen die de spaarbonus het meest nodig hebben, zullen er het minst gebruik van kunnen maken. Wederom geven respondenten aan dat ze willen dat subsidie inkomensafhankelijk wordt gemaakt. Ook zien respondenten bij deze maatregel een oneerlijke verdeling tussen huurders en eigenaren: huurders hebben geen recht op de voordelen van deze subsidie, maar betalen er via belasting wel aan mee. Verder vissen de eigenaren die reeds verduurzamingsmaatregelen hebben getroffen en dit zelf hebben betaald achter het net. Zij kunnen niet profiteren van de bonus. De respondenten die de maatregel eerlijk vinden, geven aan dat de lasten erdoor omlaag gaan, dus dat het logisch is dat mensen een deel zelf betalen.

De respondenten die aangaven dat de maatregel effectief is, vinden dit omdat het mensen stimuleert om te gaan sparen voor woningverduurzaming. Toch zijn er twijfels over de effectiviteit, omdat een valkuil van deze maatregel is dat niet de juiste mensen worden bereikt. De grootste winst is te behalen in de meest onzuinige woningen energiezuiniger maken, terwijl in die woningen veelal de minst kapitaalkrachtige mensen wonen die moeilijk kunnen sparen én moeite hebben met het aanvragen van dergelijke subsidies. Ook wordt eraan getwijfeld of de subsidie nog beschikbaar is wanneer mensen het willen aanvragen.

Van de 714 gecodeerde open antwoorden valt 66.8% onder de categorie distributief (n = 474) en 30.5% onder effectiviteit (n = 217). Het thema erkennend werd niet genoemd, procedureel vijf keer en onzin veertien keer.

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (42%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.48. Een relatief grote groep (18%) geeft bovendien aan dat ze het antwoord niet weten of er geen mening over hebben. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 4.1$, $SD = 1.3$).



Figuur 3.48 Persoonlijke relevantie spaarbonus bij woningverduurzaming (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1139) = 7.71$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .018$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .000$). Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .091$). Jongeren ($M = 4.5$, $SD = 1.2$) verwachten het meest dat ze er door de maatregel beter aan toe zullen zijn, terwijl ouderen ($M = 3.8$, $SD = 1.3$) dit in mindere mate denken.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1142) = 16.55$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen alle opleidingsniveaus: lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .032$), lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .001$) verschillen significant van elkaar. Hierbij ervaren lager opgeleiden dat ze er door de maatregel iets slechter aan toe zullen zijn ($M = 3.8$, $SD = 1.4$) en hoger opgeleiden dat ze er door de maatregel iets beter aan toe zullen zijn ($M = 4.3$, $SD = 1.2$).

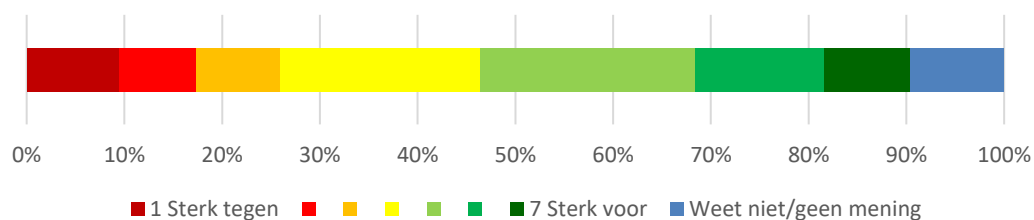
Ook zien we een significant verschil in inkomen ($F(6, 986) = 2.78$, $p = .011$). De post-hoc toets laat echter geen significante verschillen tussen de afzonderlijke inkomensgroepen zien ($ps > .075$).

Tenslotte is er geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1143) = -1.71$, $p = .088$) voor de mate waarin een spaarbonus bij woningverduurzaming als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

Draagvlak

De grootste groep (44%) is voorstander van een spaarbonus bij woningverduurzaming, zie Figuur 3.49. Ongeveer een kwart (26%) is tegenstander

van de maatregel. Gemiddeld gezien zijn respondenten geen tegen- of voorstander van de maatregel ($M = 4.2$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.49 Mate van tegen- of voorstand voor spaarbonus bij woningverduurzaming (n = 1.393)

We zien verschillen in de mate van draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1257) = -2.76$, $p = .006$). Vrouwen ($M = 4.4$, $SD = 1.6$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 4.1$, $SD = 1.8$).

Verder zien we een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1257) = 8.10$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen de groep 18 t/m 29 jaar en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .041$), 50 t/m 64 jaar ($p = .000$), 65 t/m 79 jaar ($p = .000$) en 80+ ($p = .016$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groepen 50 t/m 64 jaar ($p = .050$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .036$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .113$). Vooral jongeren ($M = 4.9$, $SD = 1.4$) zijn voorstander van de maatregel, terwijl ouderen ($M = 3.9$, $SD = 1.7$) dit in mindere mate zijn: hoe ouder men is, hoe minder men voorstander is.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1260) = 14.45$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij zijn hoger opgeleiden ($M = 4.5$, $SD = 1.7$) meer voorstander van de maatregel dan lager ($M = 4.0$, $SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 4.0$, $SD = 1.7$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .274$).

Er is geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1071) = .939$, $p = .466$) voor de mate van draagvlak voor een spaarbonus bij woningverduurzaming.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie en leeftijd bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 1035) = 419.9$, $p = .000$, $R_{adj}^2 = .67$. De factoren verantwoordelijkheid partijen (VN, EU, bedrijfsleven, regering, burgers, uzelf), hoogte van energierekening, mate van isolatie van de woning, type woning (groot naar klein), geslacht, opleiding- en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de variabelen geslacht, en opleidingsniveau in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses van groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.42$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.27$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten.

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.21$). Als respondenten meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel wat hoger ($\beta = 0.09$).

Tot slot blijkt **leeftijd** een rol te spelen: naarmate respondenten ouder worden zijn zij in mindere mate voorstander van de maatregel ($\beta = -0.04$). Dit heeft mogelijk te maken met de tijd om te sparen die nog rest als mensen wat ouder zijn.

Samenvattend

Het beeld van het draagvlak voor een spaarbonus bij woningverduurzaming is gemengd. Een deel van de respondenten is voor en een deel is tegen. Een iets grotere groep schat de maatregel in als eerlijk. Voornamelijk omdat de lasten erdoor omlaag gaan, en het daarom logisch is dat mensen een deel zelf betalen. Mensen die tegenstander zijn vinden de maatregel met name oneerlijk vanwege een oneerlijke verdeling: lage inkomens zullen minder snel sparen dan mensen met een hoog inkomen; degenen die de spaarbonus het meest nodig hebben, zullen er het minst gebruik van kunnen maken; en huurders hebben geen recht op de voordelen van deze subsidie, maar betalen er wel aan mee. Respondenten vinden de maatregel effectief omdat het zal stimuleren om te gaan sparen. Aan de andere kant zijn er twijfels over de effectiviteit, omdat deze maatregel mogelijk niet de juiste mensen bereikt: in de meest onzuinige woningen zouden de minst kapitaalkrachtige mensen wonen die moeilijk kunnen sparen én moeite hebben met het aanvragen van dergelijke subsidies. De leeftijd van respondenten draagt iets bij aan de mate van draagvlak: als mensen ouder zijn, zijn zij in mindere mate voor de maatregel. Daarnaast zijn vrouwen en hoger opgeleiden wat positiever over de effectiviteit en de eerlijkheid van de maatregel.

3.6 Maatregelen gericht op voeding

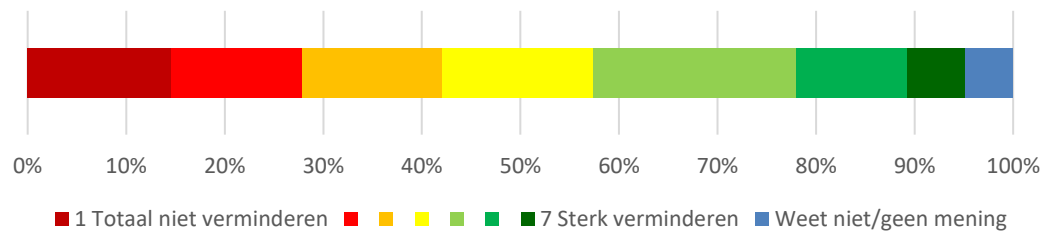
3.6.1 Verhoging belasting op vlees

Uitleg maatregel

In de prijs van vlees (van bijvoorbeeld koeien, varkens en kippen) wordt rekening gehouden met de maatschappelijke kosten van negatieve gevolgen op dierenwelzijn, milieu en klimaat. Daardoor wordt vlees ongeveer €2 per kg duurder.

Effectiviteit

Ongeveer vier op de tien respondenten (42%) schatten in dat een verhoging van de belasting op vlees niet effectief is en een bijna even grote groep (38%) schat in dat de maatregel wel effectief is, zie Figuur 3.50. Gemiddeld genomen vinden respondenten de maatregel niet ineffectief of effectief ($M = 3.8$, $SD = 1.8$).



Figuur 3.50 Ingeschatte effectiviteit verhoging belasting op vlees (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1314) = -4.40, p = .000$). Vrouwen ($M = 4.0, SD = 1.7$) schatten de maatregel als effectiever in dan mannen ($M = 3.5, SD = 1.8$).

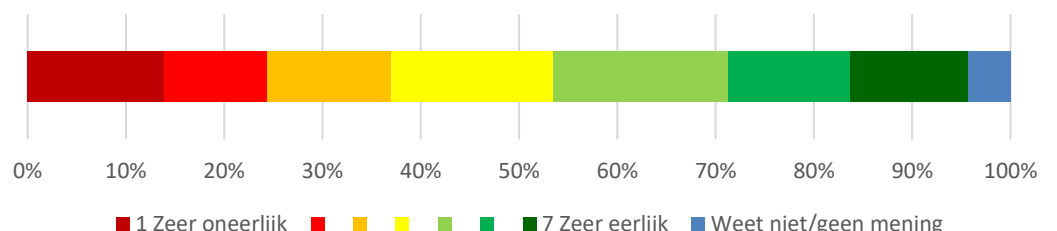
Verder is er een significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1254) = 8.42, p = .000$). Er zijn verschillen tussen de jongste groep (18 t/m 29 jaar) en bijna alle oudere groepen: 40 t/m 49 jaar ($p = .015$), 50 t/m 64 jaar ($p = .001$), 65 t/m 79 jaar ($p = .011$). Ook de groep 30 t/m 39 jaar verschilt van de groepen 40 t/m 49 jaar ($p = .021$), 50 t/m 64 jaar ($p = .001$) en 65 t/m 79 jaar ($p = .012$). Jongeren ($M = 4.2, SD = 1.7$) schatten de maatregel, in vergelijking met ouderen ($M_s < 3.6$), als het meest effectief in. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($p_s > .250$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1257) = 40.67, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.3, SD = 1.8$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 3.2, SD = 1.7$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.5, SD = 1.8$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .136$).

Tenslotte zien we geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1129) = 1.91, p = .076$) voor de mate waarin verhoging van belasting op vlees als effectief wordt ingeschat.

Eerlijkheid

De grootste groep respondenten (42%) vindt de maatregel eerlijk, en een bijna even grote groep (37%) vindt de maatregel oneerlijk, zie Figuur 3.51. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel niet oneerlijk of eerlijk, met een gemiddelde score van 4.0 ($SD = 1.9$).



Figuur 3.51. Ervaren eerlijkheid verhoging belasting op vlees (n = 1.393)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten op alle kenmerken. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1328) =$

-4.71, $p = .000$). Vrouwen ($M = 4.2$, $SD = 1.8$) schatten de maatregel als eerlijker in dan mannen ($M = 3.8$, $SD = 2.0$).

Verder is er een significant verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1328) = 2.79$, $p = .016$). De post-hoc toets laat echter geen significante verschillen tussen de afzonderlijke leeftijdsgroepen zien ($ps > .070$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1331) = 27.49$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.5$, $SD = 1.9$) de maatregel als eerlijker in dan lager ($M = 3.6$, $SD = 1.8$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.8$, $SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .474$).

Tenslotte zien we een significant verschil in inkomen voor de mate waarin de maatregel als eerlijk wordt ervaren ($F(6, 1133) = 2.27$, $p = .035$). De post-hoc toets laat echter geen significante verschillen tussen de afzonderlijke inkomensgroepen zien ($ps > .263$).

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 882 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 5.52. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 5.52. Word cloud open antwoorden verhoging belasting op vlees ($n = 882$), rood = 285, oranje = 187, groen = 409.

Voor veel respondenten is de eerlijkheid van de maatregel afhankelijk van waar het geïnde belastinggeld naartoe gaat: het is eerlijk wanneer het geld terechtkomt bij de boer, ten behoeve van verbetering van het dierenwelzijn en/of innovatie in de vleesindustrie. Maar het is niet eerlijk wanneer het geld naar de algemene middelen gaat. Dat vinden ze een gemiste kans.

Een deel van de respondenten vindt de maatregel eerlijk omdat mensen zelf kunnen bepalen of ze geld aan vlees uitgeven wanneer het duurder wordt. Mensen

hebben alsnog de vrije keuze om te bepalen wat ze doen, er zijn voldoende alternatieven. Bovendien worden de kosten van vervuiling momenteel niet in de prijs meegenomen, terwijl iedereen daar wel aan moet meebetalen. Door deze maatregel zal de verdeling van de lusten en lasten eerlijker zijn volgens respondenten.

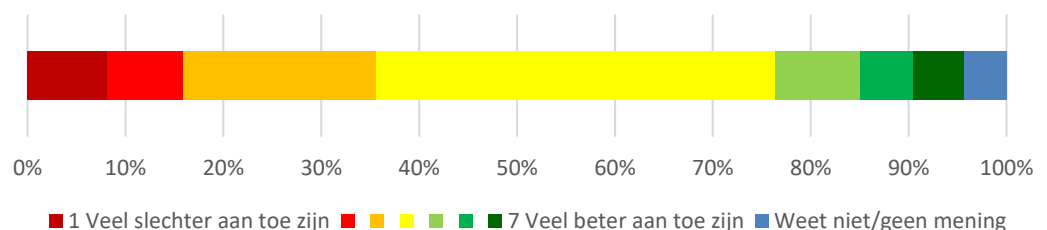
De beleidsmaatregel wordt oneerlijk gevonden omdat dit ervoor zorgt dat vlees voor de mensen die minder te besteden hebben onbetaalbaar wordt, terwijl de mensen die meer te besteden hebben vlees kunnen blijven eten. Wederom het verschil in inkomen speelt hier dus een rol. Een ander aspect van een oneerlijke verdeling is de vergoeding of eerlijke prijs die boeren zouden moeten krijgen, maar wat met deze maatregel alsnog niet gebeurt.

De maatregel wordt effectief gevonden omdat het stimuleert om minder te vlees te eten en te kiezen voor alternatieven. Daar hoort een duidelijke overheids campagne bij die hierover informeert. Respondenten die twijfels hebben over de effectiviteit, geven aan juist niet te verwachten dat er door de belasting minder vlees wordt gegeten. Respondenten verwachten wel minder milieubelasting en klimaatimpact door aan de productiekant bijvoorbeeld het (productie)proces anders in te richten of minder belastend veevoer te gebruiken. Aan de consumptiekant zien zij meer efficiëntie in bewustwording van de noodzaak om minder vlees te consumeren: de eerdergenoemde overheids campagne.

Van de 882 gecodeerde open antwoorden valt 55.6% onder de categorie distributief (n = 490) en 40.2% onder effectiviteit (n = 355). Het thema procedureel werd twee keer genoemd, erkennend vijf keer en onzin 30 keer (3.4%).

Persoonlijke relevantie

De grootste groep (41%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.53. Vervolgens geeft 36% aan dat deze maatregel op een negatieve manier zal raken. 19% verwacht dat de maatregel hen positief zal beïnvloeden. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 3.7$, $SD = 1.4$).



Figuur 3.53 Persoonlijke relevantie verhoging belasting op vlees (n = 1.393)

We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1317) = -5.45$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 4.0$, $SD = 1.4$) verwachten minder dan mannen ($M = 3.6$, $SD = 1.4$) dat zij negatief door de maatregel worden geraakt.

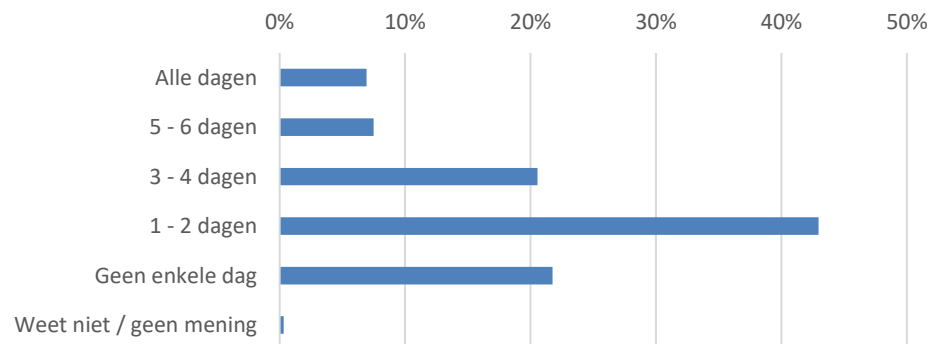
Verder zien we een verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1325) = 2.94$, $p = .012$). Er zijn verschillen tussen de groep 65 t/m 79 jaar en de groepen 30 t/m 39 jaar ($p = .052$)

en 40 t/m 49 jaar ($p = .013$). De groep van 65 t/m 79 jaar ($M = 4.0$, $SD = 1.4$) verwacht meer dan de jongere leeftijdsgroepen dat ze er door de maatregel minder slecht aan toe zal zijn. Er zijn geen significante verschillen tussen de andere leeftijdsgroepen ($ps > .174$).

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1328) = 6.59$, $p = .001$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .011$) en middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .003$). Lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden verschillen niet significant van elkaar ($p = .989$). Hierbij ervaren lager opgeleiden ($M = 3.6$, $SD = 1.4$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.7$, $SD = 1.4$) dat ze er door de maatregel iets slechter aan toe zullen zijn dan hoger opgeleiden ($M = 3.9$, $SD = 1.4$).

Tenslotte is er geen significant in inkomen ($F(6, 1130) = 1.12$, $p = .349$) voor de mate waarin een verhoging van belasting op vlees als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

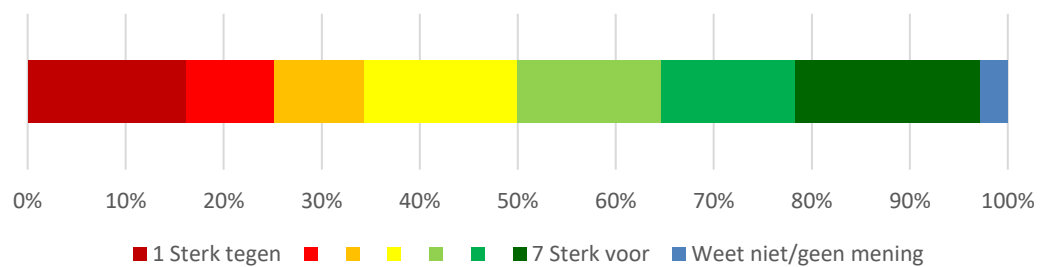
We hebben daarnaast aan respondenten gevraagd hoeveel dagen in de afgelopen week ze bij de warme maaltijd geen vlees hebben gegeten. De grootste groep (43%) geeft aan dat ze een of twee dagen geen vlees hebben gegeten, zie Figuur 3.54. 7% geeft aan dat ze de hele week geen vlees aten bij de warme maaltijd. 22% at bij elke warme maaltijd vlees. Vergelijken met de resultaten van de resultaten van de Publieksmonitor Klimaat en Energie (2019) geven respondenten nu aan wat minder vlees te eten. Zo was in het vorige onderzoek de groep wel iedere dag vlees at groter (30%) en de groep die geen vlees at kleiner (5%).



Figuur 3.54. Aantal dagen bij de warme maaltijd geen vlees gegeten in de afgelopen week ($n = 1.394$)

Draagvlak

De grootste groep (47%) is voorstander van een verhoging van de belasting op vlees. 18% is 'sterk voor' is, zie Figuur 3.55. Ongeveer een derde (34%) is tegenstander van de maatregel. 16% is 'sterk tegen'. Gemiddeld gezien zijn respondenten geen tegen- of voorstander van de maatregel ($M = 4.2$, $SD = 2.1$).



Figuur 3.55 Mate van tegen- of voorstand voor verhoging belasting op vlees (n = 1.393)

We zien verschillen in de mate van draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1351) = -6.44, p = .000$). Vrouwen ($M = 4.5, SD = 1.9$) zijn vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 3.9, SD = 2.1$).

Verder zien we een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1348) = 3.30, p = .006$). De groep 40 t/m 49 jaar ($M = 3.8, SD = 2.2$) verschilt van de groepen 18 t/m 29 jaar ($M = 4.5, SD = 2.0, p = .024$) en 30 t/m 39 jaar ($M = 4.5, SD = 2.2, p = .012$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .113$). Vooral de 40 t/m 49-jarigen zijn minder voorstander van de maatregel dan de andere leeftijdsgroepen.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1351) = 29.52, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij zijn hoger opgeleiden ($M = 4.8, SD = 2.1$) meer voorstander van de maatregel dan lager ($M = 3.9, SD = 1.9$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.9, SD = 2.0$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .982$).

Er is geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1149) = 1.72, p = .113$) voor de mate van draagvlak voor een verhoging van belasting op vlees.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie, en aantal dagen (geen) vlees eten per week bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 1233) = 866.6, p = .000, R_{adj}^2 = .78$. De factoren verantwoordelijkheid bij partijen (VN, EU, bedrijfsleven, regering, burgers, uzelf), geslacht, leeftijd, opleiding- en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de demografische variabelen in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses van groepen wel, heeft te maken met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.55$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **relevantie** van belang ($\beta = 0.20$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten. Als mensen meer **dagen per week vlees eten** neemt het draagvlak voor de maatregel af ($\beta = -0.08$).

Naarmate respondenten de maatregel als **effectiever** beoordelen is het draagvlak hoger ($\beta = 0.15$). Als respondenten ten slotte meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel wat hoger ($\beta = 0.09$).

Samenvattend

Het beeld van het draagvlak voor een belasting op vlees is gemengd. Een deel van de respondenten is tegenstander en een deel is voorstander. Daarbij vindt een deel de maatregel oneerlijk en een ander deel vindt de maatregel juist eerlijk. Waar het geïnde belastinggeld naartoe gaat blijkt van belang: het is eerlijk wanneer het geld terecht komt bij de boer, ten behoeve van verbetering van het dierenwelzijn en innovatie in de vleesindustrie. Maar het is niet eerlijk wanneer het geld naar de algemene middelen gaat. De maatregel wordt daarnaast eerlijk gevonden omdat mensen zelf kunnen kiezen of ze wel of geen vlees kopen en er genoeg alternatieven zijn. Ook het idee van de vervuiler betaalt wordt eerlijk gevonden. De maatregel wordt oneerlijk gevonden omdat lagere inkomens vlees niet meer zullen kunnen betalen, en omdat de maatregel er niet voor zorgt dat boeren een eerlijke prijs krijgen.

Ook wat betreft effectiviteit is het beeld gemengd. Door sommige respondenten wordt de maatregel niet effectief gevonden omdat mensen niet verwachten dat mensen er minder vlees door gaan eten. Door andere respondenten wordt de maatregel wel als effectief gezien omdat het stimuleert om minder te vlees te eten en te kiezen voor alternatieven.

Als mensen vaker vlees eten in de week dan zijn ze in mindere mate voorstander van de maatregel. Als mensen verwachten dat de maatregel hen negatief zal beïnvloeden zijn zij ook vaker tegen. Vrouwen en hoger opgeleiden zijn positiever over de effectiviteit en de eerlijkheid van de maatregel. Hoger opgeleiden zijn met name een stuk positiever over de effectiviteit van de maatregel dan mensen met een opleidingsniveau in de lagere of midden categorie.

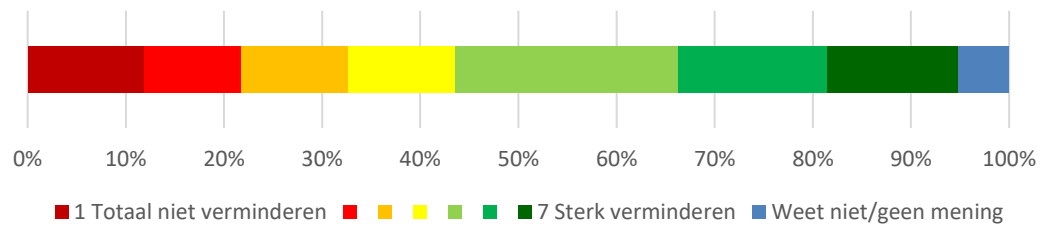
3.6.2 Verkleinen veestapel

Uitleg maatregel

Er is veel vee (bijvoorbeeld koeien, varkens en kippen) in Nederland. Een manier om de uitstoot van broeikasgassen (CO₂, methaan) door vee te verminderen, is de hoeveelheid vee verkleinen. Veebedrijven worden door de overheid uitgekocht: ze krijgen geld om te stoppen.

Effectiviteit

Een kleine meerderheid van de respondenten (51%) schat in dat het verkleinen van de veestapel effectief is om klimaatverandering tegen te gaan, zie Figuur 3.56. een derde (33%) denkt dat de maatregel niet effectief is. Gemiddeld genomen schatten respondenten de maatregel niet als ineffectief of effectief in ($M = 4.3$, $SD = 1.9$).



Figuur 3.56 Ingeschatte effectiviteit verkleinen veestapel (n = 1.394)

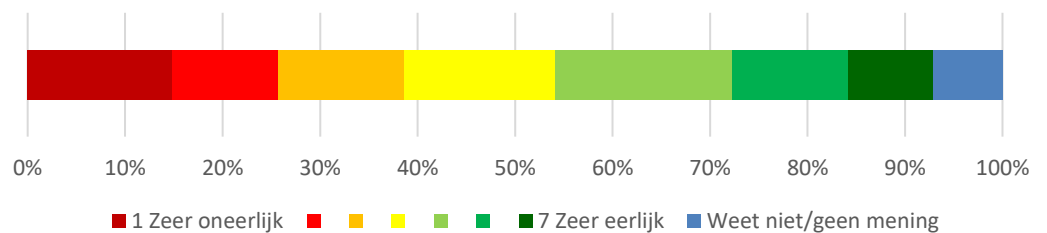
We zien verschillen in de ingeschatte effectiviteit tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1320) = -3.95, p = .000$). Vrouwen ($M = 4.5, SD = 1.8$) schatten de maatregel als iets effectiever in dan mannen ($M = 4.1, SD = 2.0$).

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1320) = 15.14, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .002$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.7, SD = 1.9$) de maatregel als effectiever in dan lager ($M = 4.2, SD = 1.9$) en middelbaar opgeleiden ($M = 4.0, SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .529$).

Tenslotte zien we geen significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1317) = 1.84, p = .102$) en in inkomen ($F(6, 1121) = .93, p = .476$) voor de mate waarin verkleining van de veestapel als effectief wordt ingeschat.

Eerlijkheid

Ongeveer een op de vier (39%) vindt de maatregel eerlijk, en een even grote groep (39%) vindt de maatregel oneerlijk, zie Figuur 3.57. In het algemeen vinden de respondenten de maatregel niet oneerlijk of eerlijk, met een gemiddelde score van 3.9 ($SD = 1.9$).



Figuur 3.57. Ervaren eerlijkheid verkleinen veestapel (n = 1.394)

We zien verschillen in de ervaren eerlijkheid tussen groepen respondenten. Zo is er een significant verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1291) = 2.95, p = .012$). De groep 40 t/m 49 jaar ($M = 3.5, SD = 1.9$) verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($M = 4.2, SD = 1.8, p = .017$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .131$). Vooral de 65 t/m 79-jarigen vinden de maatregel eerlijker dan de andere leeftijdsgroepen.

Daarnaast zien we een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1294) = 8.34, p = .000$). Alleen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden verschillen significant van elkaar ($p = .000$). Hierbij schatten hoger opgeleiden ($M = 4.2, SD = 1.9$) de

maatregel als eerlijker in dan en middelbaar opgeleiden ($M = 3.7$, $SD = 1.9$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .450$) en tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .072$).

Tenslotte zien we geen significant verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1287) = -1.51$, $p = .133$) en in inkomen ($F(6, 1095) = 1.18$, $p = .315$) voor de mate waarin de maatregel als eerlijk wordt ervaren.

Aan de hand van een open vraag hebben we respondenten vervolgens gevraagd waarom ze de maatregel (on)eerlijk vonden. In de antwoorden gingen sommigen echter ook in op de mate van (in)effectiviteit. De open vraag was optioneel, dus niet iedereen heeft wat ingevuld. De terugkerende thema's van de 884 open antwoorden zijn te zien in de 'word cloud' in Figuur 3.58. Hoe groter het woord, hoe vaker dit thema werd genoemd. Daarnaast hebben we onderscheid gemaakt tussen de argumenten van respondenten die de maatregel als oneerlijk (in rood), neutraal (in oranje) of eerlijk (in groen) beoordeelden.



Figuur 3.58. Word cloud open antwoorden verkleinen veestapel ($n = 864$), rood = 215, oranje = 340, groen = 310.

Oneerlijkheid van de beleidsmaatregel bestaat uit verschillende aspecten. Respondenten vinden de maatregel oneerlijk voor boeren omdat zij hierdoor hun werk en inkomsten kwijtraken. Verder geven ze aan dat de overheid jarenlang grote bedrijven heeft gestimuleerd. Boeren moesten veel geld investeren om aan alle regels te voldoen en moeten er nu ineens mee stoppen vanwege de uitstoot van broeikasgassen. Het wordt ook oneerlijk gevonden omdat niet boeren, maar andere sectoren zoals de industrie de 'grote vervuilers' zijn.

Een ander aspect van een oneerlijke verdeling heeft juist betrekking op het klimaat van Nederland. De Nederlandse vleesproductie is vooral gericht op export, terwijl daarmee het eigen land wordt vervuild. Een klein land hoeft niet voor de hele wereld voedsel te produceren, is de gedachte. Daarom vindt een deel van de respondenten de maatregel eerlijk omdat Nederland te klein is voor grootschalige veebedrijven. Boeren moeten ook hun compensatie leveren aan vermindering van klimaatverandering. Door deze maatregel zal de verdeling van de lusten en lasten eerlijker zijn, aldus een aantal respondenten.

Een deel van de respondenten vindt dat boeren een goed alternatief krijgen aangeboden en dat hun situatie daarmee wordt erkend, terwijl een ander deel ziet

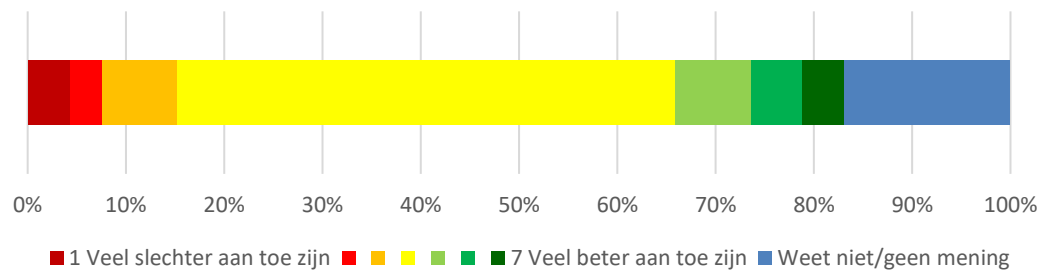
dat de veeboeren die ermee ophouden toch aan het werk moeten en hier onvoldoende alternatief voor krijgen aangeboden.

De maatregel wordt effectief gevonden omdat het stimuleert om de veestapel te verminderen, wat het klimaat ten goede komt. Respondenten die twijfels hebben over de effectiviteit, denken dat er door het verminderen van de veestapel niet veel klimaatwinst wordt behaald. De verwachting is dat de maatregel erin resulteert dat kleinschalige boerenbedrijven stoppen en grote agrarische bedrijven alleen maar groter worden – terwijl dat juist grotere vervuilers zijn. Omdat de wereldwijde vraag naar dierlijke producten niet afneemt als Nederlandse boeren stoppen, is de verwachting ook dat omliggende landen deze markt gaan overnemen. Daardoor blijft de uitstoot in de wereld hetzelfde, of neemt dit eerder toe door transport vanuit het buitenland.

Van de 864 gecodeerde open antwoorden valt 41% onder de categorie distributief ($n = 354$), 8.6% onder erkennend ($n = 74$) en 43.4% onder effectiviteit ($n = 375$). Het thema procedureel werd negen keer genoemd en onzin 25 keer (2.9%).

Persoonlijke relevantie

Een kleine meerderheid van de respondenten (51%) geeft een neutrale score: zij verwachten dat deze maatregel hen niet in negatieve of positieve zin zal raken of beïnvloeden, zie Figuur 3.59. Een relatief grote groep (17%) geeft bovendien aan dat ze het antwoord niet weten of er geen mening over hebben. Gemiddeld gezien schatten respondenten in dat zij niet slechter of beter worden van de maatregel ($M = 4.0$, $SD = 1.7$).



Figuur 3.59 Persoonlijke relevantie verkleinen veestapel ($n = 1.394$)

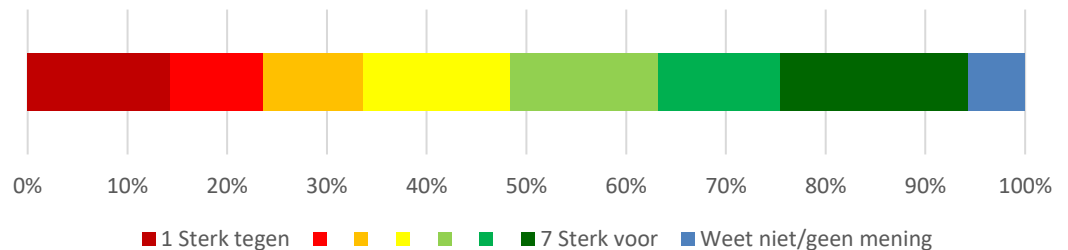
We zien verschillen in de ingeschatte persoonlijke relevantie van de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1159) = -4.39$, $p = .000$). Vrouwen ($M = 4.2$, $SD = 1.1$) verwachten minder dan mannen ($M = 3.9$, $SD = 1.3$) dat zij negatief door de maatregel worden geraakt.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1158) = 10.21$, $p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .007$) en middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden verschillen niet significant van elkaar ($p = .874$). Hierbij ervaren lager opgeleiden ($M = 3.9$, $SD = 1.3$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.9$, $SD = 1.3$) dat ze er door de maatregel iets slechter aan toe zullen zijn dan hoger opgeleiden ($M = 4.3$, $SD = 1.2$).

Tenslotte is er geen significant verschil in leeftijdsgroepen ($F(5, 1155) = 2.00, p = .077$) en in inkomen ($F(6, 990) = .86, p = .522$) voor de mate waarin verkleining van de veestapel als persoonlijk relevant wordt ingeschat.

Draagvlak

De grootste groep (46%) is voorstander van het verkleinen van de veestapel. 19% is 'sterk voor', zie Figuur 3.60. Ongeveer een derde (34%) is tegenstander van de maatregel. Gemiddeld gezien zijn respondenten geen tegen- of voorstander van de maatregel ($M = 4.3, SD = 2.1$).



Figuur 3.60 Mate van tegen- of voorstand voor verkleinen veestapel (n = 1.394)

We zien verschillen in de mate van draagvlak voor de maatregel tussen groepen respondenten. Zo is er een verschil tussen mannen en vrouwen ($t(1314) = -3.24, p = .001$). Vrouwen ($M = 4.5, SD = 1.9$) zijn iets vaker voorstander van de maatregel dan mannen ($M = 4.1, SD = 2.1$).

Verder zien we een verschil tussen leeftijdsgroepen ($F(5, 1314) = 2.41, p = .035$). De groep 40 t/m 49 jaar ($M = 3.9, SD = 2.0$) verschilt van de groep 65 t/m 79 jaar ($M = 4.6, SD = 2.0, p = .030$). De andere leeftijdsgroepen verschillen niet significant van elkaar ($ps > .145$). Vooral de 40 t/m 49-jarigen zijn minder voorstander van de maatregel dan de andere leeftijdsgroepen.

Daarnaast is er een significant verschil in opleidingsniveau ($F(2, 1317) = 18.18, p = .000$). Er zijn verschillen tussen lager opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$) en tussen middelbaar opgeleiden en hoger opgeleiden ($p = .000$). Hierbij zijn hoger opgeleiden ($M = 4.7, SD = 2.0$) meer voorstander van de maatregel dan lager ($M = 4.2, SD = 2.0$) en middelbaar opgeleiden ($M = 3.9, SD = 2.0$). Er is geen verschil tussen lager opgeleiden en middelbaar opgeleiden ($p = .517$).

Er is geen significant verschil in inkomen ($F(6, 1116) = 1.33, p = .242$) voor de mate van draagvlak voor verkleining van de veestapel.

Samenhang tussen draagvlak en andere factoren

Tot slot bekijken we voor deze maatregel de samenhang tussen draagvlak en de gemeten verklarende factoren. Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit van de maatregel, eerlijkheid, relevantie, en aantal dagen (geen) vlees eten per week en opleidingsniveau bleken een significante hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(6, 1082) = 499.1, p = .000, R_{adj}^2 = .73$. De factoren verantwoordelijkheid partijen (VN, EU, regering, bedrijfsleven, burgers, uzelf), geslacht, leeftijd, en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van draagvlak. Dat de variabelen geslacht en leeftijd in het regressiemodel geen effect hebben maar in de eerder beschreven analyses van groepen wel, heeft te maken

met de omvang van de effecten en de samenhang tussen de voorspellers. Omdat de effecten niet zo groot zijn en de verschillen tussen groepen ook in de voorspellers terugkomen (bijvoorbeeld vrouwen vinden een maatregel wat eerlijker dan mannen) valt de bijdrage van deze variabelen in het regressiemodel veelal weg.

Uit de analyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.47$): als respondenten de maatregel als oneerlijker ervaren is het draagvlak lager en als ze maatregel als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **effectiviteit** van belang ($\beta = 0.27$): als respondenten verwachten dat een maatregel niet effectief is, is het draagvlak lager dan wanneer de maatregel als effectief inschatten.

Ook **relevantie** is van belang ($\beta = 0.18$): als respondenten verwachten dat de maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten. Als mensen meer **dagen per week vlees eten** neemt het draagvlak voor de maatregel af ($\beta = -0.05$).

Als respondenten meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel wat hoger ($\beta = 0.05$). Tot slot blijkt **opleidingsniveau** een rol te spelen: als respondenten hoger opgeleid zijn zij wat vaker voorstander van de maatregel dan als zij lager opgeleid zijn ($\beta = 0.03$).

Samenvattend

Het beeld van het draagvlak voor het verkleinen van de veestapel is gemengd. Een deel van de respondenten is voor en een deel is tegen. Een deel vindt de maatregel oneerlijk en een ander deel vindt de maatregel juist eerlijk. Mensen vinden het oneerlijk dat boeren hun werk en inkomsten kwijtraken. Sommigen vinden het uitkopen een goed alternatief terwijl anderen dat niet vinden. Aan de andere kant wordt de maatregel als eerlijk gezien omdat Nederland te klein is voor grootschalige veebedrijven die hier voor vervuiling zorgen maar hun producten exporteren. Er wordt gesteld dat boeren moet ook bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering.

Ook wat betreft effectiviteit is het beeld gemengd. Aan de ene kant wordt de maatregel effectief gevonden om de veestapel te verkleinen, terwijl anderen juist weinig klimaatwinst verwachten bijvoorbeeld omdat omliggende landen de markt gaan overnemen.

Deze maatregel verschilt wat van de andere maatregelen, omdat mensen er minder direct mee te maken hebben. Toch blijkt dat mensen verwachtingen hebben dat de maatregel hen raakt. Als de maatregel hen negatief zal beïnvloeden, zijn zij vaker tegen en vice versa. Als mensen vaker vlees eten in de week dan zijn ze in mindere mate voorstander van de maatregel. Het opleidingsniveau speelt een kleine rol: naarmate mensen hoger opgeleid zijn, zijn zij in hogere mate voorstander. Vrouwen zijn wat positiever over de effectiviteit en de eerlijkheid van deze maatregel dan mannen.

3.7 Totaalbeeld

In de voorgaande paragrafen hebben we per beleidsmaatregel de samenhang tussen draagvlak en de verschillende maatregel en persoonskenmerken onderzocht. We hebben tot slot een totaalmodel gemaakt om het gemiddelde draagvlak over alle tien de maatregelen te verklaren. Ook voor de variabelen effectiviteit, eerlijkheid en relevantie zijn gemiddelden berekend.

Bezorgdheid over klimaatverandering, effectiviteit, eerlijkheid, relevantie, en milieu-identiteit bleken een grote hoeveelheid variantie van draagvlak te verklaren: $F(5, 1363) = 1505.9$, $p = .000$, $R_{adj}^2 = .85$. Dit betekent dat er nog maar een klein deel van de variantie tussen scores in draagvlak onverklaard is in het model. De factoren verantwoordelijkheid partijen (VN, EU, regering, bedrijfsleven, burgers, uzelf), geslacht, leeftijd, opleidings- en inkomensniveau waren geen significante voorspellers van het totale draagvlak.

Uit de regressieanalyse blijkt dat **eerlijkheid** de belangrijkste verklarende variabele van draagvlak is ($\beta = 0.54$): als respondenten de maatregelen als oneerlijker ervaren is het gemiddelde draagvlak lager en als ze maatregelen als eerlijker ervaren is het draagvlak hoger.

Vervolgens is **effectiviteit** van belang ($\beta = 0.25$): als respondenten verwachten dat een maatregel ineffectief is, is het draagvlak lager dan wanneer ze de maatregel als effectief inschatten.

Ook **relevantie** is van belang ($\beta = 0.12$): als respondenten verwachten dat een maatregel hen negatief zal beïnvloeden, is het draagvlak lager dan wanneer ze de invloed als positief inschatten.

Daarnaast blijkt dat als respondenten in hogere meer **bezorgd zijn** over klimaatverandering is het draagvlak voor deze maatregel hoger is ($\beta = 0.12$). Tot slot blijkt **milieu-identiteit** van belang ($\beta = 0.2$). Mensen die zichzelf een sterkere milieu-identiteit toebedelen zijn over het algemeen meer voorstander voor de tien beleidsmaatregelen. Het effect van deze laatste factor is echter minder sterk dan van de andere.

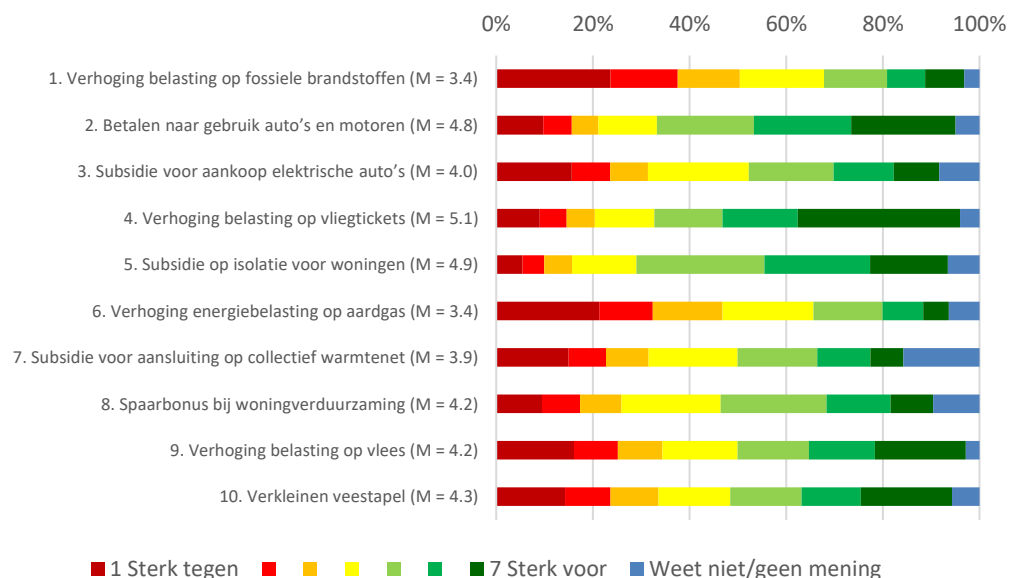
4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

4.1.1 *Maatschappelijk draagvlak voor de tien klimaatmaatregelen*

In deze studie hebben we onderzocht wat het maatschappelijk draagvlak is voor tien verschillende beleidsmaatregelen gericht op het tegengaan van klimaatverandering. We hebben per maatregel omschreven wat de mate van draagvlak is en waarom.

Zoals verwacht is het maatschappelijk draagvlak voor sommige maatregelen hoger dan voor andere (zie Figuur 4.1). In positieve zin springen een verhoging van de belasting op vliegtickets, een subsidie op isolatie van woningen en betalen naar gebruik voor auto's en motoren (kilometerheffing) eruit. Voor deze maatregelen is het gemiddelde draagvlak hoog: mensen zijn gemiddeld gezien voorstander. Deze maatregelen worden bovendien als eerlijk beoordeeld. Van de effectiviteit van de maatregelen zijn mensen echter soms minder overtuigd.



Figuur 4.1 Mate van draagvlak voor de tien beleidsmaatregelen (gemiddelde (M) tussen haakjes)

In negatieve zin springen er twee maatregelen uit: belasting op fossiele brandstoffen en een verhoging van de energiebelasting op aardgas. Het draagvlak voor deze maatregelen is relatief laag. Het aandeel dat sterk tegen is, is voor deze maatregelen vrij groot. Respondenten vinden deze maatregelen veelal oneerlijk en ook zijn zij niet erg overtuigd van de effectiviteit.

Voor de overige vijf maatregelen (subsidie voor aankoop elektrische auto's, subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet, spaarbonus bij woningverduurzaming, verhoging belasting op vlees en verkleinen veestapel) vinden we een gemengd beeld: een ongeveer even grote groep mensen is tegen of voor de maatregelen.

4.1.2 *Verklaringen van de hoogte van het draagvlak*

Uit de analyses blijkt dat de door ons onderzochte kenmerken van de maatregelen (eerlijkheid, effectiviteit en relevantie) belangrijker bleken in het verklaren van de mate van draagvlak dan de persoonlijke kenmerken. Hoewel bezorgdheid om klimaatverandering bij alle maatregelen en milieu-identiteit bij een aantal maatregelen wel significante voorspellers waren, was hun bijdrage steeds kleiner dan de beleidskenmerken.

Eerlijkheid is de belangrijkste voorspeller van draagvlak

Net als in eerdere studies, blijkt ervaren eerlijkheid ook in dit onderzoek een belangrijke voorspeller van draagvlak. Wanneer mensen een maatregel als eerlijk ervaren, draagt dit bij aan een hogere mate van draagvlak voor deze maatregel. Wanneer mensen een maatregel als oneerlijk ervaren dan is de mate van draagvlak voor een maatregel lager.

Zoals eerder beschreven, wordt eerlijkheid of rechtvaardigheid opgedeeld in verschillende vormen: procedurele, distributieve en erkennende rechtvaardigheid (Kooger et al., 2017). Door een open vraag te stellen wilden we meer inzicht verkrijgen in waarom mensen de maatregelen wel of niet eerlijk vinden. De analyse van de open antwoorden laat zien met name distributieve rechtvaardigheid door mensen wordt aangehaald. Een oneerlijke verdeling van de lusten en lasten is voor de meeste mensen de belangrijkste reden om een maatregel als oneerlijk te beschouwen. Met name de verdeling tussen lage en hoge inkomensgroepen wordt hierbij genoemd. Dit geldt zowel wanneer het om belastingverhoging (beprijzen / push) als om het ontvangen van subsidies (subsiëren / pull) gaat. Dit aspect kwam ook in het onderzoek naar een CO₂-belasting van Savin et al. (2020) naar voren, waaruit bleek dat mensen eerlijkheid van beleid verbinden aan het vermijden van regressief belastingbeleid (belasting is voor iedereen gelijk, ongeacht inkomen) en het beschermen van kwetsbare groepen, zoals lage inkomenshuishoudens.

Naast de distributieve rechtvaardigheid, gaven respondenten meermaals aan een maatregel niet eerlijk te vinden wanneer er geen goed alternatief wordt geboden, zoals bij de verhoging van de belasting op aardgas ("Aardgasvrije alternatieven zijn voor velen nog niet betaalbaar") of het verkleinen van de veestapel ("Veeboeren krijgen geen goed alternatief aangeboden"). Dit aspect van erkennende rechtvaardigheid werd echter in veel mindere mate genoemd. Procedurele rechtvaardigheid werd slechts een enkele keer genoemd. Dan betrof het de mate waarin mensen invloed hebben op de maatregel. Een voorbeeld is de keuze voor een subsidie voor aansluiting op een warmtenet, terwijl mensen niet altijd kunnen meebeslissen of er al dan niet een warmtenet in hun wijk wordt aangelegd.

Daarnaast werd keuzevrijheid (behoud van autonomie) meermaals genoemd bij de eerlijkheid van een maatregel, vooral bij betalen naar gebruik van auto's en motoren en belasting op vlees. De gedachte hierbij is dat deze maatregelen eerlijk zijn omdat mensen zelf kunnen bepalen of ze geld aan autorijden en vlees eten uitgeven wanneer het duurder wordt. Zij hebben alsnog de vrije keuze om te bepalen wat ze doen en er zijn voldoende alternatieven om uit te kiezen.

Bij onze open vraag naar eerlijkheid werden veel opmerkingen gemaakt over effectiviteit. Dit kan verklaard worden doordat bij effectiviteit geen open vraag werd gesteld waar mensen hun mening kwijt konden. Een kwalitatieve studie van Savin

et al. (2020) liet zien dat eerlijkheid en effectiviteit ook soms aan elkaar gerelateerd worden: sommige mensen beoordelen beleid (CO₂-belasting) als eerlijk als het direct of indirect bijdraagt aan het verminderen van CO₂-uitstoot en het tegengaan van klimaatverandering. De ervaren effectiviteit van een maatregel heeft zo dus naast een directe invloed op de mate van draagvlak, ook indirect invloed via rechtvaardigheid.

Mensen zijn niet overtuigd van de effectiviteit van de maatregelen

Ook effectiviteit blijkt een voorspeller van de mate van draagvlak: als mensen een maatregel als effectiever inschatten is de mate van draagvlak hoger. Het is echter opvallend dat respondenten in het algemeen geen van de maatregelen als echt effectief inschatten: gemiddeld gezien beoordelen ze de maatregelen als neutraal of als enigszins ineffectief. Dit kan verklaard worden doordat klimaatverandering een probleem is op wereldschaal, en mensen wellicht het gevoel hebben dat Nederland als klein land weinig kan bijdragen. Dit hebben we in dit onderzoek echter niet zo uitgevraagd. Eerdere studies laten zien dat mensen de CO₂-emissies die horen bij individueel gedrag niet goed kunnen inschatten (Attari et al., 2010) en afwegen (Wynes et al., 2020). Het lastig kunnen inschatten van de omvang van vermeden emissies en het afwegen van emissies onderling zal ook aan de orde zijn voor beleidsmaatregelen. Als we kijken naar de megatonnen vermeden CO₂-emissies zoals beschreven door de studiegroep (zie Tabel Bijlage A.3), zijn er aanzienlijke verschillen. Deze verschillen zijn niet terug te zien in de oordelen van de respondenten.

Relevantie van maatregelen is voor mensen niet altijd duidelijk

Wanneer mensen verwachten dat een maatregel een negatieve impact zal hebben op hun leven, zijn zij in mindere mate voorstander van de maatregel. Voor redelijk wat maatregelen bleek echter dat mensen de neutraal of geen mening categorie kozen. Mogelijk konden ze zich nog geen goede voorstelling maken van wat het gevolg van de maatregel zou kunnen zijn. Er wordt wel gesteld dat naarmate een maatregel concreter wordt en duidelijker wordt wat er nu gaat gebeuren, het draagvlak afneemt. Uit onderzoek van het SCP bleek bijvoorbeeld dat veel Nederlanders voor de aanpak van de coronacrisis in oktober 2020 een strenge overheid en daadkrachtige coronamaatregelen wilden, maar tegelijk kritiek hadden op individuele maatregelen (Den Ridder et al., 2020). Ook uit ander SCP-onderzoek naar opvattingen over de energietransitie bleek dat steun voor de richting van het beleid (het streven naar schone energie) hoger is dan steun voor concrete maatregelen om dat te verwezenlijken (De Kluzenaar et al., 2020).

Dat veel mensen nu niet goed weten wat een maatregel voor hen zal betekenen, kan ervoor zorgen dat wanneer er meer bekend is over directe gevolgen van een maatregel, het draagvlak voor de maatregel inderdaad kan afnemen. Bijvoorbeeld als duidelijk wordt dat het heffen van een vleesbelasting vanaf komende maand zal zorgen voor 25 euro aan extra uitgaven per week, schetst dit een ander beeld dan een algemener gestelde vraag en kan het draagvlak lager zijn.

Bezorgdheid om klimaatverandering draagt bij aan draagvlak

Het aantal respondenten dat bezorgd is om klimaatverandering is met 60% wat lager dan in andere onderzoeken onder Nederlandse burgers; bijvoorbeeld 70% in het onderzoek van Dreijerink en Peuchen (2019), 76% in het onderzoek van Scholte et al. (2020) of 82% in onderzoek van Ipsos in opdracht van ABN Amro

(2020). De timing van het onderzoek lijkt geen rol te spelen. In een recent (nog te publiceren) TNO vragenlijstonderzoek in januari 2021 maakte circa 80% van de ondervraagden zich zorgen klimaatverandering. De introductie van de vraag, de vraagstelling zelf en de geboden antwoordcategorieën kunnen mogelijk bijgedragen hebben aan het lagere percentage in dit huidige onderzoek (zie Motta et al., 2019). Voor de verklaring van de mate van draagvlak maakt dit lagere percentage bezorgdheid overigens niet uit: we zien dat als mensen bezorgder zijn zij in sterkere mate voorstander zijn van klimaatbeleid, en vice versa.

Milieu-identiteit speelt een kleine rol

Relatief veel mensen geven aan dat zij zichzelf als een milieuvriendelijk persoon beschouwen. Dit is vergelijkbaar met resultaten uit eerder onderzoek (Van der Werff et al., 2014). De variabele milieu-identiteit bleek voor het draagvlak van twee afzonderlijke maatregelen van belang: bij de verhoging belasting op fossiele brandstoffen en bij betalen naar gebruik auto's en motoren. Ook in het totaal model zagen we milieu-identiteit als verklarende variabele terug, al was de bijdrage beperkt. Mogelijk zorgt de hoge gemiddelde score op deze variabele ervoor dat de factor minder van belang is.

Demografische kenmerken spelen een kleine rol

Uit onze analyses tussen groepen bleek dat vrouwen wat positiever aankijken tegen de effectiviteit en de eerlijkheid van de maatregelen dan mannen. Ook verwachten vrouwen wat minder negatieve gevolgen van de maatregelen en zijn ze wat vaker voorstander van de maatregelen. Hoewel systematisch, waren de gevonden effecten echter wel klein.

Dit gold ook voor de verschillen tussen leeftijdscategorieën: mensen in de jongste categorie waren veelal positiever wat betreft effectiviteit, eerlijkheid, gevolgen voor henzelf en waren in sterkere mate voorstander van de maatregelen dan ouderen. Leeftijd bleek met name van belang bij de subsidie voor de aankoop van elektrische auto's, de verhoging van de energiebelasting op aardgas en bij de spaarbonus bij woningverduurzaming. Bij alle drie maatregelen gold dat naarmate mensen jonger zijn zij in grotere mate voorstander waren.

Ook voor opleidingsniveau vonden we kleine verschillen: hoger opgeleiden kijken over alle maatregelen bezien wat positiever naar de effectiviteit, eerlijkheid, gevolgen voor henzelf en waren in sterkere mate voorstander dan mensen met een lagere opleiding of een opleiding in de midden categorie. Het opleidingsniveau bleek met name van belang bij de verhoging van belasting op fossiele brandstoffen, subsidie voor aansluiting op een collectief warmtenet en het verkleinen van de veestapel. Voor alle drie maatregelen bleek dat naarmate het opleidingsniveau toeneemt ook het draagvlak wat toeneemt.

We vonden bijna geen verschillen tussen inkomensgroepen. Samengevat kunnen we stellen dat de demografische factoren geslacht, leeftijd en opleiding wel wat invloed hebben op de mate van draagvlak, maar de effecten zijn vrij klein. Ook in eerdere studies (zie Scholte et al., 2020) werden regelmatig geen of kleine verschillen tussen dit type factoren gevonden. Onze resultaten passen daarom in het algemene beeld.

4.2 Discussie

Omdat we in deze studie correlaties tussen variabelen analyseren en daarom geen causale relaties kunnen aantonen, kunnen relaties ook omgekeerd zijn. Een hoge mate van draagvlak voor een maatregel kan bijvoorbeeld leiden tot een hogere inschatting van eerlijkheid of effectiviteit. Door de vraag over draagvlak steeds aan het eind van ieder blok met vragen over een maatregel te stellen, hebben we dit voor zover mogelijk willen tegengaan.

Eerdere studies laten zien dat wanneer maatregelen minder direct ingrijpen op het dagelijks leven van mensen, zij in grotere mate voorstander zijn van deze maatregelen. In deze studie hebben we geselecteerd op maatregelen die een directe invloed hebben op het leven van burgers; met uitzondering van de maatregel over het verkleinen van de veestapel. Uit de resultaten komt naar voren dat mensen het bedrijfsleven en de industrie als belangrijke verantwoordelijke partij aanwijzen en in antwoord op de open vraag werd regelmatig verwezen naar de rol van 'grote bedrijven'.

Een veelgenoemd aspect van (on)eerlijkheid is dan ook dat deze 'grote vervuilers' meer zouden moeten bijdragen aan de vermindering van klimaatverandering dan Nederlandse burgers zelf. Tegelijkertijd maakt de industrie producten zoals brandstoffen, plastics voor allerlei toepassingen en bouwmaterialen voor de consument. De vraag die dit oproept is of het voor burgers/consumenten te overzien is welke effecten beleid gericht op anderen, zoals het bedrijfsleven en de industrie heeft op henzelf.

Het is opvallend dat de ene beprijzende maatregel als oneerlijker wordt ervaren dan de ander. Zo wordt het verhogen van de belasting op fossiele brandstoffen door veel mensen als oneerlijk ervaren en betalen naar gebruik (rekeningrijden) juist als eerlijk, terwijl voor beide maatregelen geldt dat de vervuiler betaalt. Voor de ene maatregel (accijnsverhoging) wordt wel het argument opgeworpen dat het oneerlijk is voor lagere inkomens, maar voor de andere maatregel (rekeningrijden) is dat veel minder het geval. Mogelijk speelt de uitleg van de maatregel een rol: deze was specifiek voor de accijnsverhoging dan voor het rekening rijden. Wellicht dat door deze omschrijving de ene maatregel sterker als een verlies voelt dan de ander. Een andere verklaring zou kunnen zijn dat de al wat langer lopende maatschappelijke discussie over rekeningrijden een rol speelt: mensen zijn aan het idee van de maatregel gewend geraakt.

In deze studie hebben we gekeken naar het draagvlak voor tien afzonderlijke maatregelen. Draagvlak voor de ene maatregel kan echter van invloed zijn op de mate van draagvlak van een andere maatregel (zie bijvoorbeeld Hagmann et al., 2019). In de praktijk is er bovendien vaak sprake van een beleidsmix of van flankerend beleid, maar dat soort combinaties is dit onderzoek niet onderzocht. Parallel aan deze studie loopt een onderzoek van de TU Delft en de UU die burgers een breder plaatje van klimaatmaatregelen laat beoordelen. Het zal interessant zijn om hun bevindingen in de breedte te vergelijken met onze bevindingen die meer de diepte in gaan.

4.3 Aanbevelingen

Met dit onderzoek willen we een beeld geven van het maatschappelijk draagvlak voor tien verschillende beleidsmaatregelen die erop gericht zijn klimaatverandering te verminderen. We zijn niet alleen ingegaan op wat mensen van een maatregel vinden, maar ook waarom. Dat heeft tot waardevolle inzichten geleid over hoe beleid wordt vormgegeven en suggesties voor hoe dat kan worden verbeterd. Op basis van onze bevindingen doen we de volgende aanbevelingen:

4.3.1 *Vergroot de (ervaren) eerlijkheid van maatregelen*

Wat Nederlanders van klimaatbeleid vinden en waarom kan reden zijn om een maatregel (nu) wel of niet in te voeren, maar dit onderzoek biedt ook aanknopingspunten hoe maatregelen beter kunnen worden afgestemd op wat mensen willen en aanvaardbaar vinden.

Wanneer een maatregel als oneerlijk wordt beoordeeld omdat burgers met lagere inkomens er te veel door worden geraakt, kan de maatregel mogelijk zo worden opgezet dat dit minder het geval is. Bijvoorbeeld door de maatregel inkomensafhankelijk te maken. We zijn er bewust van dat de uitvoering van dergelijke maatregelen complex is. Toch bevelen we aan om maatregelen altijd vanuit het perspectief van een eerlijke verdeling te bezien en te onderzoeken of en hoe het eerlijker kan. Het is daarbij van belang om burgers uitleg te geven. Ook bijvoorbeeld wanneer een combinatie van maatregelen wordt bedacht die de lagere inkomens aan de ene kant benadeeld maar dit op een andere manier compenseert waardoor lagere inkomens in totaal worden ontzien.

Daarnaast geven mensen aan dat de verdeling tussen wat burgers moeten doen en wat van andere partijen wordt gevraagd, ook eerlijk verdeeld moet zijn. Aanvullend beleid gericht op een andere doelgroep, kan zo bijdragen aan een hoger draagvlak voor een maatregel gericht op burgers. Bijvoorbeeld door tegelijkertijd met een verhoging van de belasting op vliegen ook maatregelen gericht op vliegtuigmaatschappijen in te voeren.

4.3.2 *Bied burgers meer inzicht in de effectiviteit van klimaatmaatregelen*

Mensen schatten de tien maatregelen in als weinig effectief. Zo beschreven sommige respondenten dat oplossingen zoals minder vlees eten ("Vleesproductie heeft totaal geen negatief effect op het klimaat") of van het gas af gaan ("Ik ben er ook niet van overtuigd dat van het gas af voor het klimaat is of om Groningen te ontzien") niet zouden werken of niets zouden bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering. Omdat uit dit onderzoek blijkt dat de ingeschatte effectiviteit samenhangt met de mate van draagvlak, is het voor het verkrijgen van brede maatschappelijke steun voor klimaatbeleid van belang dat de Rijksoverheid het nut en effect van de maatregelen duidelijk maakt. Bijvoorbeeld door te communiceren over de stand van zaken wat betreft de Nederlandse broeikasgasuitstoot nu, en de bijdrage die verschillende maatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van deze uitstoot; zowel op de korte termijn (2025) als op de langere termijn (2030 tot 2050).

4.3.3 *Blijf communiceren over klimaatverandering en voorzie in de juiste informatie over mogelijke oplossingen*

Uit de antwoorden op de open vraag blijkt dat er verschillende misvattingen zijn over het klimaat, beschikbare technologieën en de milieueffecten van maatregelen. Eerdere studies laten zien dat een deel van de Nederlanders klimaatverandering ontkent of stelt dat de mens niet bijdraagt aan klimaatverandering (o.a. Eurobarometer, 2019). Uit de antwoorden van een klein deel van respondenten van dit onderzoek bleek dit ook het geval (“CO₂ is geen broeikasgas” of “Palmbomen aan de Noordzee leuk toch”). Daarnaast verwarden sommige respondenten een warmtenet met een warmtepomp (“Zorg eerst maar eens dat dat allemaal werken kan, betaalbaar is. Al die ellende met warmtepompen”) of waren helemaal niet bekend met een warmtenet. Daarnaast is een klein deel van de respondenten overtuigd van het feit dat “een overstap op waterstof als vervanging van aardgas in de toekomst sowieso gaat gebeuren”. Het blijft daarom van belang om burgers van de juiste informatie te voorzien en te blijven uitleggen waarom het nodig is om bepaalde klimaatmaatregelen te nemen en waar dat op gebaseerd is.

4.3.4 *Ideeën voor vervolgonderzoek*

Het huidige onderzoek heeft waardevolle inzichten opgeleverd, maar ook een aantal nieuwe vragen opgeworpen. Daarom doen we enkele suggesties voor vervolgonderzoek:

- Ervaren eerlijkheid blijkt net als in eerdere onderzoek een grote rol te spelen bij de mate van draagvlak. Het is daarom relevant om meer inzicht te verkrijgen wanneer beleid als wel of niet eerlijk wordt ervaren. In het huidige onderzoek hebben we gekeken naar de eerlijkheid van afzonderlijke beleidsmaatregelen. Onderzoek waarbij verschillende varianten van een beleidsoptie en/of combinaties van beleidsopties worden voorgelegd, kan een beter beeld geven van wanneer een klimaatmaatregel of klimaatbeleid als geheel als eerlijk wordt ervaren.
- In het huidige onderzoek hebben we respondenten voornamelijk gesloten vragen gesteld over eerlijkheid, effectiviteit, en relevantie in relatie tot draagvlak. In een vervolg zou verder onderzocht kunnen worden wat daar achter zit. Met behulp van een meer kwalitatieve aanpak, zoals interviews, kan meer diepgang worden gezocht en zou kunnen worden onderzocht hoe achterliggende factoren van invloed zijn op ervaren effectiviteit en eerlijkheid.
- In dit onderzoek hebben we draagvlak verklaard aan de hand van een lineair regressiemodel. De meer indirecte verbanden tussen verklarende variabelen (zoals interacties of mediatie) hebben we niet nader onderzocht, maar zullen er gezien eerdere studies die we in het theoretisch kader beschreven zeker zijn.
- Om mensen te helpen de gevolgen van bepaalde beleidsmaatregelen beter te overzien, kan gebruik worden gemaakt van geïnformeerde vragenlijsten. Door te experimenteren met ondersteunende middelen zoals korte verhalen en infographics en het effect hiervan op kennis, kan het effect van deze middelen op het draagvlak voor verschillende beleidsmaatregelen worden onderzocht.
- We vonden in dit onderzoek een relatief lage score op bezorgdheid over klimaatverandering (61% zegt in enige tot zeer grote mate bezorgd te zijn om klimaatverandering), terwijl dit percentage in voorgaande onderzoeken hoger lag. Het is interessant om meer inzicht te krijgen in die bezorgdheid over het klimaat: waar maken mensen zich precies (het meest) zorgen over?

Referenties

Attari, S. Z., DeKay, M. L., Davidson, C. I., & De Bruin, W. B. (2010). Public perceptions of energy consumption and savings. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, *107*(37), 16054-16059. doi:10.1073/pnas.1001509107

Attari, S. Z., Schoen, M., Davidson, C. I., DeKay, M. L., de Bruin, W. B., Dawes, R., & Small, M. J. (2009). Preferences for change: Do individuals prefer voluntary actions, soft regulations, or hard regulations to decrease fossil fuel consumption? *Ecological Economics*, *68*(6), 1701-1710. doi:10.1016/j.ecolecon.2008.10.007

Börjesson, M., Hamilton, C. J., Näsman, P., & Papaix, C. (2015). Factors driving public support for road congestion reduction policies: Congestion charging, free public transport and more roads in Stockholm, Helsinki and Lyon. *Transportation Research Part A*, *78*, 452-462. doi:10.1016/j.tr.2015.06.008

Bouman, T., Verschoor, M., Albers, C. J., Böhm, G., Fisher, S. D., Poortinga, W., Whitmarsh, L., & Steg, L. (2020). When worry about climate change leads to climate action: How values, worry and personal responsibility relate to various climate actions. *Global Environmental Change*, *62*, 102061. doi:10.1016/j.gloenvcha.2020.102061

Brouwer, R., Brander, L., & Van Beukering, P. (2008). "A convenient truth": air travel passengers' willingness to pay to offset their CO2 emissions. *Climatic Change*, *90*(3), 299-313. doi:10.1007/s10584-008-9414-0

Brunsting, S. (2015). *Social Acceptability and Human Behaviour*. EU ERKC report

Carattini, S., Carvalho, M., & Fankhauser, S. (2018). Overcoming public resistance to carbon taxes. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, *9*(5), e531-n/a.

Cherry, T. L., Kallbekken, S., & Kroll, S. (2012). The acceptability of efficiency-enhancing environmental taxes, subsidies and regulation: An experimental investigation. *Environmental Science and Policy*, *16*, 90-96. doi:10.1016/j.envsci.2011.11.007

CBS (2018). *Meer mensen vinden milieu sterk vervuild*. Geraadpleegd op 1 maart 2021 via <https://www.cbs.nl/nlnl/nieuws/2018/37/meer-mensen-vinden-milieu-sterk-vervuild>.

Develtere, P. & Pollet, I. (2002). *Draagvlak voor Ontwikkelingssamenwerking in België: bemind maar onbekend*. Paper Colloquium Draagvlak voor Duurzame Ontwikkeling en Internationale Samenwerking, Leuven.

Dreijerink, L. J. M., & Peuchen, R. A. (2020). *Maatschappelijk draagvlak voor klimaat- en energiebeleid. Resultaten van een vragenlijstonderzoek* (no. TNO 2020 P10030). Amsterdam: TNO.

- Drews, S., & Van den Bergh, J. C. (2016). What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies. *Climate Policy*, 16(7), 855-876. doi:10.1080/14693062.2015.1058240
- Dreyer, S., & Walker, I. (2013). Acceptance and support of the Australian Carbon Policy. *Social Justice Research*, 26(3), 343-362. doi:10.1007/s11211-013-0191-1
- Eliasson, J., & Jonsson, L. (2011). The unexpected "yes": Explanatory factors behind the positive attitudes to congestion charges in Stockholm. *Transport Policy*, 18(4), 636-647. doi:10.1016/j.tranpol.2011.03
- Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. M. (2006). Acceptability of travel demand management measures: The importance of problem awareness, personal norm, freedom, and fairness. *Journal of Environmental Psychology*, 26(1), 15-26. doi:10.1016/j.jenvp.2006.05.003
- Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. M. (2008). Acceptability of single and combined transport policy measures: The importance of environmental and policy specific beliefs. *Transportation Research Part A*, 42(8), 1117-1128. doi:10.1016/j.tra.2008.03.006
- Eurobarometer (2019). *Special Eurobarometer 490, Climate Change. Netherlands country report.*
- Gatersleben, B., Murtagh, N., & Abrahamse, W. (2014). Values, identity and pro-environmental behaviour. *Contemporary Social Science*, 9(4), 374-392. doi:10.1080/21582041.2012.682086
- Gilligan, C. (1982). *In a different voice*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Hagmann, D., Ho, E. H., & Loewenstein, G. (2019). Nudging out support for a carbon tax. *Nature Climate Change*, 9(6), 484-489. doi:10.1038/s41558-019-0474-0
- Hammar, H., & Jagers, S. C. (2007). What is a fair CO2 tax increase? On fair emission reductions in the transport sector. *Ecological Economics*, 61(2-3), 377-387. doi:10.1016/j.ecolecon.2006.03.004
- I&O Research (2020). *Coronacrisis & klimaat: het zet Nederlanders aan tot denken hoe het anders kan*. Via <https://www.ioresearch.nl/wp-content/uploads/2020/04/Peiling-IO-Research-klimaat-in-tijden-van-corona.pdf>
- Jakobsson, C., Fujii, S., & Gärling, T. (2000). Determinants of private car users' acceptance of road pricing. *Transport Policy*, 7(2), 153-158. doi:10.1016/S0967-070X(00)00005-6
- Johnson, E. W., & Schwadel, P. (2018). It is not a cohort thing. Interrogating the relationship between age, cohort, and support for the environment. *Environment and Behavior*, 51(7), 1-23. doi:10.1177/0013916518780483

Kluizenaar, Y., de, Carabain, C., & Steenbekkers, A. (2020). *Klimaatbeleid en samenleving. Een korte samenvatting van SCP-onderzoek op het vlak van duurzame samenleving*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Lacasse, K. (2016). Don't be satisfied, identify! Strengthening positive spillover by connecting pro-environmental behaviors to an "environmentalist" label. *Journal of Environmental Psychology*, 48, 149-158. doi:10.1177/0013916517748164

Liu, L., Bouman, T., Perlaviciute, G., & Steg, L. (2020). Public participation in decision making, perceived procedural fairness and public acceptability of renewable energy projects. *Energy and Climate Change*, 1, 100013. doi:10.1016/j.egycc.2020.100013

Loukopoulos, P., Jakobsson, C., Gärling, T., Schneider, C. M., & Fujii, S. (2005). Public attitudes towards policy measures for reducing private car use: evidence from a study in Sweden. *Environmental Science & Policy*, 8(1), 57-66. doi:10.1016/j.envsci.2004.07.008

Maestre-Andrés, S., Drews, S., & Van den Bergh, J. (2019). Perceived fairness and public acceptability of carbon pricing: a review of the literature. *Climate Policy*, 19(9), 1186-1204. doi:10.1080/14693062.2019.1639490

Meyer, R., & Liebe, U. (2010). Are the affluent prepared to pay for the planet? Explaining willingness to pay for public and quasi-private environmental goods in Switzerland. *Population and Environment*, 32(1), 42-65. doi:10.1007/s11111-010-0116-y

Milfont, T.L., & Sibley, C.G. (2016). Empathic and social dominance orientations help explain gender differences in environmentalism: A one-year Bayesian mediation analysis. *Personality and Individual Differences*, 90, 85-88. doi:10.1016/j.paid.2015.10.044

Motivaction (2019). Publieksmonitor Klimaat en Energie.

Motta, M., Chapman, D., Stecula, D., & Haglin, K. (2019). An experimental examination of measurement disparities in public climate change beliefs. *Climatic Change*, 154(1), 37-47. doi:10.1007/s10584-019-02406-9

Newman, T.P., & Fernandes, R. (2015). A re-assessment of factors associated with environmental concern and behavior using the 2010 General Social Survey. *Environmental Education Research*, 22(2), 153-175. doi:10.1080/13504622.2014.999227

Parool (2021). Urenlange inspraak tegen windmolens: 'Niet op 350 meter van mijn kinderen'. Geraadpleegd op 15 maart 2021 via <https://www.parool.nl/amsterdam/urenlange-inspraak-tegen-windmolens-niet-op-350-meter-van-mijn-kinderen~b0755bf2/>

Poortinga, W., Steg, L., & Vlek, C. (2004). Values, environmental concern, and environmental behavior: A study into household energy use. *Environment and Behavior*, 36(1), 70-93. doi:10.1177/0013916503251466

- Poortinga, W., Whitmarsh, L., & Suffolk, C. (2013). The introduction of a single-use carrier bag charge in Wales: Attitude change and behavioural spillover effects. *Journal of Environmental Psychology, 36*, 240-247. doi:10.1016/j.jenvp.2013.09.001
- Ruelle, H., & Bartels, G. (1998). Draagvlak en de wisselwerking tussen zender en ontvanger. In G. Bartels, W. Nelissen, & H. Ruelle (red.), *De transactionele overheid. Communicatie als instrument: zes thema's in de overheidsvoorlichting* (pp. 403-409). Deventer: Kluwer Bedrijfsinformatie.
- Sánchez, M., López-Mosquera, N., & Lera-López, F. (2016). Improving pro-environmental behaviours in Spain. The role of attitudes and socio-demographic and political factors. *Journal of Environmental Policy & Planning, 18*(1), 47-66. doi:10.1080/1523908X.2015.1046983
- Scholte, S., Kluizenaar, Y. de, Wilde, T. de, Steenbekkers, A., & Carabain, C. (2020). *Op weg naar aardgasvrij wonen. De energietransitie vanuit burgerperspectief*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.
- Steg, L., Dreijerink, L., & Abrahamse, W. (2006). Why are energy policies acceptable and effective?. *Environment and Behavior, 38*(1), 92-111. doi:10.1177/0013916505278519
- Steg, L., Dreijerink, L., & Abrahamse, W. (2005). Factors influencing the acceptability of energy policies: A test of VBN theory. *Journal of Environmental Psychology, 25*(4), 415-425. doi:10.1016/j.jenvp.2005.08.003
- Studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal (2021). Bestemming Parijs: Wegwijzer voor Klimaatkeuzes 2030, 2050.
- Tilanus, A. (2018). *Flitspeiling Klimaatakkoord op hoofdlijnen*. Amsterdam: Kantar Public. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/publicaties/2018/10/15/flitspeiling-over-hoofdlijnen-van-het-klimaatakkoord/Flitspeiling+hoofdlijnen+van+het+Klimaatakkoord.pdf>
- Vergeer, R., Rooijers, F. J., & Davidson, M. D. (2017). *Rechtvaardigheid en inkomenseffecten van het klimaatbeleid: de impact van het klimaatbeleid op de inkomensongelijkheid*. Delft: CE Delft.
- Verschoor, M., Albers, C., Poortinga, W., Böhm, G., & Steg, L. (2020). Exploring relationships between climate change beliefs and energy preferences: A network analysis of the European Social Survey. *Journal of Environmental Psychology, 70*, 101435. doi:10.1016/j.jenvp.2020.101435
- Vringer, K., & Carabain, C. L. (2019). *Maatschappelijk draagvlak voor transitiebeleid: een verkennend onderzoek naar de legitimiteit van transitiebeleid rond energie en circulaire economie*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Van der Werff, E., Steg, L., & Keizer, K. (2014). I am what I am, by looking past the present: the influence of biospheric values and past behavior on environmental self-identity. *Environment and Behavior*, 46(5), 626-657. doi:10.1177/0013916512475209

Werff, E., van der, Steg, L., & Keizer, K. (2013). The value of environmental self-identity: The relationship between biospheric values, environmental self-identity and environmental preferences, intentions and behaviour. *Journal of Environmental Psychology*, 34, 55-63. doi:10.1016/j.jenvp.2012.12.006

Witt, S., de & H. Schmeets (2018). *Milieu en duurzame energie: Opvattingen en gedrag*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Wüstenhagen, R., Wolsink, M., & Bürer, M. J. (2007). Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. *Energy Policy*, 35(5), 2683-2691. doi:10.1016/j.enpol.2006.12.001

Wynes, S., Zhao, J., & Donner, S. D. (2020). How well do people understand the climate impact of individual actions? *Climatic Change*, 162(3), 1521-1534. doi:10.1007/s10584-020-02811-5

Zahran, S., Brody, S. D., Grover, H., & Vedlitz, A. (2006). Climate change vulnerability and policy support. *Society and Natural Resources*, 19(9), 771-789. doi:10.1080/08941920600835528.

A Bijlagen

A.1 Vragenlijst introductie mail

<aanhef>,

De Nederlandse overheid is druk bezig met klimaatverandering. Er worden allerlei maatregelen opgesteld om klimaatverandering tegen te gaan. Bijvoorbeeld maatregelen die de uitstoot van broeikasgassen (zoals CO₂) omlaag moeten brengen. Wij zijn benieuwd hoe u hier tegenaan kijkt.

Ook als u weinig weet over klimaatverandering of manieren om hiermee om te gaan, is uw deelname belangrijk.

Dit onderzoek doen we in opdracht van TNO.

A.2 Vragenlijst

Klimaatverandering

Q1. Hoeveel zorgen maakt u zich over klimaatverandering?

1. Zeer weinig zorgen ... 7. Zeer veel zorgen; 8. Weet ik niet/geen mening

Q2. In hoeverre vindt u dat de volgende partijen verantwoordelijk zijn voor het tegengaan van klimaatverandering?

1. Helemaal niet ... 7. Heel erg; 8. Weet ik niet/geen mening

- De Verenigde Naties
- De Europese Unie
- De nationale overheid/ de regering
- Het bedrijfsleven en de industrie
- Nederlandse burgers
- Uzelf

Q3. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen

1. Zeer mee oneens ... 7. Zeer mee eens; 8. Weet ik niet/geen mening

- Milieuvriendelijk gedrag is een belangrijk deel van wie ik ben
- Ik ben het type persoon dat zich milieuvriendelijk gedraagt
- Ik zie mijzelf als een milieuvriendelijk persoon

-page break-

Beleidsmaatregelen

De Nederlandse overheid ontwikkelt verschillende maatregelen om het bedrijfsleven, de industrie en burgers te stimuleren om minder broeikasgassen (onder andere CO₂) uit te stoten en klimaatverandering tegen te gaan. In dit onderzoek kijken we in het bijzonder naar maatregelen die gericht zijn op burgers.

De maatregelen gaan over mobiliteit, wonen en voeding. Wij zijn benieuwd hoe u tegen de volgende 10 maatregelen aankijkt.

-page break-

Vanwege de coronapandemie (COVID-19) is het dagelijks leven van veel mensen nu anders dan voorheen. We willen u vragen om bij het beantwoorden van de vragen uit te gaan van **de situatie na corona**, waarin bijvoorbeeld weer meer gereisd kan worden.

-page break-

Mobiliteit

Verhoging belasting op fossiele brandstoffen

De belasting op fossiele brandstoffen wordt 10% hoger. Benzine wordt 8 cent duurder per liter, diesel wordt 5 cent duurder per liter en lpg 1,9 cent duurder per liter.

Q4. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q5. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q6. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q7. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q8. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Betalen naar gebruik auto's en motoren

De huidige motorrijtuigenbelasting wordt afgeschaft. In plaats daarvan betalen automobilisten en motorrijders een bedrag per gereden kilometer (kilometerheffing).

Q9. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q10. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q11. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q12. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q13. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Subsidie voor aankoop elektrische auto's

Vanaf 2023 krijgt de koper bij de aankoop van een elektrische auto (van maximaal €35.000) €2.950 subsidie. Bij de aankoop van een tweedehands elektrische auto (die nieuw maximaal €45.000 kostte) krijgt de koper €2.000 subsidie

Q14. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q15. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q16. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q17. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q18. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Verhoging belasting op vliegtickets

De belasting die reizigers op hun vliegtickets betalen gaat van €7 naar €22,50 per ticket.

Q19. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q20. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q21. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q22. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q23. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Wonen

Subsidie op isolatie

Als woningeigenaren hun woning isoleren (gevels, vloeren, glas, dak, etc.) krijgen zij 40% van het bedrag terug via een subsidie van de overheid. De overige 60% betalen zij zelf.

Q24. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q25. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q26. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q27. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q28. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Verhoging energiebelasting op aardgas

De overheid heft een hogere belasting over het verbruik van aardgas. Het verbruik van aardgas zorgt voor meer CO₂-uitstoot dan het verbruik van elektriciteit. Door de belasting op aardgas te verhogen, ontstaat een betere balans in CO₂-beprijzing tussen aardgas en elektriciteit. Het nemen van isolatiemaatregelen verdient zich daardoor sneller terug.

Q29. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q30. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q31. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q32. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q33. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet

Met een warmtenet in een wijk kunnen huizen worden verwarmd (ook wel stadsverwarming of blokverwarming). Het is een alternatief voor verwarmen met een cv-ketel op aardgas. De overheid vergoedt de kosten (maximaal €5.000) die woningeigenaren maken om hun woning aan te sluiten op een warmtenet. Daarmee wordt het afkoppelen van het aardgasnet en aansluiten op het warmtenet bedoeld, niet de kosten voor de aanleg van het warmtenet.

Q34. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q35. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q36. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q37. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q38. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Spaarbonus bij woningverduurzaming

Woningeigenaren worden gestimuleerd om te gaan sparen voor het duurzamer maken van hun woning, bijvoorbeeld het energiezuiniger maken van een woning of gebruik maken van duurzame energie. Als mensen 80% van het doelbedrag sparen, krijgen zij de overige 20% van de overheid.

Q39. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q40. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q41. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q42. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q43. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Landbouw en voeding

Verhoging belasting op vlees

In de prijs van vlees (van bijvoorbeeld koeien, varkens en kippen) wordt rekening gehouden met de maatschappelijke kosten van negatieve gevolgen op dierenwelzijn, milieu en klimaat. Daardoor wordt vlees ongeveer €2 per kg duurder.

Q44. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q45. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q46. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q47. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q48. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Verkleinen veestapel

Er is veel vee (bijvoorbeeld koeien, varkens en kippen) in Nederland. Een manier om de uitstoot van broeikasgassen (CO₂, methaan) door vee te verminderen, is de hoeveelheid vee verkleinen. Veebedrijven worden door de overheid uitgekocht: ze krijgen geld om te stoppen.

Q49. In welke mate denkt u dat deze maatregel leidt tot een vermindering van klimaatverandering?

1. Totaal niet verminderen ... 7. Sterk verminderen; 8. Weet niet/geen mening

Q50. In welke mate vindt u dat deze maatregel eerlijk is (rekening houdt met iedereen die ermee te maken krijgt)?

1. Zeer oneerlijk ... 7. Zeer eerlijk; 8. Weet niet/geen mening

Q51. Kunt u uw antwoord toelichten? *Dat mag kort en in een paar steekwoorden.*

[Open antwoord]

Q52. In hoeverre denkt u dat deze maatregel u persoonlijk zal raken of beïnvloeden? Ik zal er door deze maatregel...

1. Veel slechter aan toe zijn ... 7. Veel beter aan toe zijn; 8. Weet niet/geen mening

Q53. In welke mate bent u voor- of tegen de maatregel?

1. Sterk tegen ... 7. Sterk voor; 8. Weet niet/geen mening

Algemeen

Q54. Bent u zelf in het bezit van een auto of motor? *Meerdere antwoorden mogelijk*

- Auto (benzine of diesel) of hybride auto
- Plug-in hybride auto
- Volledig elektrische auto
- Motor
- Elektrische motor
- Geen van allen

Q55. Hoe vaak maakt u per jaar een vliegreis (buiten coronatijd)? Vliegreizen voor uw werk tellen niet mee, het gaat alleen om vluchten die u maakt in uw privéleven. De heen- en terugreis tellen samen als één reis.

- Niet
- 1 keer
- 2 keer
- 3 keer
- Meer dan 4 keer
- Weet niet / geen mening

Q56. Wat betaalt u maandelijks voor uw energierekening (gas of warmte en elektriciteit)?

- < €100
- €100 - €150
- > €150
- Weet ik niet

Q57. In welke mate is uw woning geïsoleerd om het in huis warm te houden?

1. Zeer slecht ... 7 Zeer goed; 8. Weet niet

Q58. Is uw woning aangesloten op een warmtenet?

- Ja
- Nee
- Nee, maar er zijn plannen voor een warmtenet in mijn wijk

Q59. Als u kijkt naar de afgelopen week, hoeveel dagen heeft u een warme maaltijd zonder vlees gegeten?

- Alle dagen
- 6 dagen
- 3 - 4 dagen
- 1 - 2 dagen
- Geen enkele dag
- Weet niet / geen mening

Q60. Open vraag: Als u eventueel nog vragen of opmerkingen hebt over het onderzoek, kunt u die hier vermelden.

[Open antwoord]

-page break-

Dank voor uw medewerking!

Op basis van uw antwoorden onderzoekt TNO verschillende maatregelen die de Nederlandse overheid kan nemen. Deze maatregelen hebben als doel om de uitstoot van broeikasgassen (zoals CO₂) omlaag te brengen en klimaatverandering tegen te gaan. TNO onderzoekt het draagvlak voor deze maatregelen, door bijvoorbeeld te kijken naar hoe eerlijk en effectief mensen deze maatregelen vinden.

A.3 Tabel gewogen gemiddelden per maatregel

Tabel A3.1 Gemiddelden, standaard deviaties en aantallen per maatregel voor de factoren effectiviteit, eerlijkheid, relevantie en draagvlak.

	Effectiviteit				Eerlijkheid			Relevantie			Draagvlak		
	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>n</i>	Mton	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>n</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>n</i>
1. Verhoging belasting op fossiele brandstoffen	3.29	1.78	1341	0.40	3.42	1.86	1333	3.14	1.31	1312	3.40	1.94	1350
2. Betalen naar gebruik auto's en motoren	3.87	1.82	1321	3.2 - 4.6	4.87	1.92	1337	4.29	1.66	1261	4.83	1.91	1324
3. Subsidie voor aankoop elektrische auto's	3.71	1.73	1306	nno*	3.86	1.79	1272	3.96	1.18	1089	4.00	1.91	1276
4. Verhoging belasting op vliegtickets	3.49	1.92	1355	nno*	4.87	1.92	1334	3.93	1.20	1208	5.06	1.99	1337
5. Subsidie op isolatie	4.43	1.60	1327	0.34	4.40	1.62	1333	4.36	1.25	1202	4.94	1.64	1303
6. Verhoging energiebelasting op aardgas	3.75	1.67	1297	0.2 - 1.9	3.38	1.74	1293	3.15	1.40	1269	3.43	1.84	1305
7. Subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet	3.88	1.72	1181	0.21	3.86	1.75	1157	3.58	1.42	1055	3.88	1.87	1174
8. Spaarbonus bij woningverduurzaming	4.06	1.61	1261	nno*	4.03	1.69	1273	4.14	1.27	1144	4.24	1.74	1259
9. Verhoging belasting op vlees	3.75	1.81	1326	2.7	4.04	1.93	1333	3.74	1.43	1332	4.23	2.09	1354
10. Verkleinen veestapel	4.28	1.93	1322	0.97 - 4.9	3.88	1.89	1295	4.05	1.24	1159	4.26	2.07	1314

* nno = niet omschreven in rapport Studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal.

A.4 Regressiemodellen

In deze bijlage staan per maatregel de regressiegewichten per voorspellende factor beschreven. Het gewicht (bèta) geeft aan hoe sterk een bepaalde factor bijdraagt aan de score op draagvlak. De niet significante factoren zijn niet opgenomen in de modellen.

Tabel A4.1 Regressiegewichten draagvlak verhoging belasting op fossiele brandstoffen

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.523	24.538	.000	2.028
Relevantie	.191	10.411	.000	1.496
Effectiviteit	.168	8.375	.000	1.796
Bezorgdheid klimaatverandering	.067	3.401	.001	1.740
Opleidingsniveau	.062	3.967	.000	1.075
Bezit auto (benzine of diesel) of hybride	-.057	-3.603	.000	1.113
Milieu-identiteit	.044	2.695	.007	1.197
Verantwoordelijkheid bedrijfsleven en de industrie.	.036	2.083	.037	1.342

Tabel A4.2 Regressiegewichten draagvlak betalen naar gebruik auto's en motoren

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.555	27.894	.000	1.586
Relevantie	.286	15.669	.000	1.340
Effectiviteit	.144	7.691	.000	1.410
Milieu-identiteit	.054	3.135	.002	1.212
Bezorgdheid klimaatverandering	.040	2.182	.029	1.346

Tabel A4.3 Regressiegewichten draagvlak subsidie voor aankoop elektrische auto's

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.538	20.724	.000	2.009
Effectiviteit	.205	8.180	.000	1.867
Relevantie	.131	5.873	.000	1.491
Bezorgdheid klimaatverandering	.068	3.370	.001	1.200
Leeftijd in categorieën	-.064	-3.406	.001	1.045

Tabel A4.4 Regressiegewichten draagvlak verhoging belasting op vliegtickets

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.566	26.658	.000	1.397
Relevantie	.159	7.866	.000	1.271
Effectiviteit	.141	7.081	.000	1.222
Bezorgdheid klimaatverandering	.086	4.050	.000	1.408
Vlieggedrag	-.081	-4.297	.000	1.101
Verantwoordelijkheid bedrijfsleven en de industrie.	.077	3.672	.000	1.346

Tabel A4.5 Regressiegewichten draagvlak subsidie op isolatie

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.405	15.644	.000	1.817
Relevantie	.260	11.322	.000	1.427
Effectiviteit	.167	6.462	.000	1.802
Bezorgdheid klimaatverandering	.121	5.555	.000	1.281
Isolatie van de woning	.052	2.610	.009	1.082

Tabel A4.6 Regressiegewichten draagvlak verhoging energiebelasting op aardgas

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.422	17.305	.000	2.071
Relevantie	.266	12.939	.000	1.474
Effectiviteit	.194	7.999	.000	2.050
Bezorgdheid klimaatverandering	.125	6.720	.000	1.205
Leeftijd	-.061	-3.499	.000	1.044
Woningtype	.037	2.166	.031	1.036

Tabel A4.7 Regressiegewichten draagvlak subsidie voor aansluiting op collectief warmtenet

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.372	13.565	.000	2.313
Relevantie	.323	13.437	.000	1.776
Effectiviteit	.211	7.917	.000	2.187
Bezorgdheid klimaatverandering	.078	3.883	.000	1.239
Opleidingsniveau	.045	2.444	.015	1.061

Tabel A4.8 Regressiegewichten draagvlak spaarbonus bij woningverduurzaming

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.422	17.132	.000	1.902
Relevantie	.270	12.150	.000	1.548
Effectiviteit	.210	8.482	.000	1.918
Bezorgdheid klimaatverandering	.094	4.761	.000	1.222
Leeftijd	-.040	-2.190	.029	1.050

Tabel A4.9 Regressiegewichten draagvlak verhoging belasting op vlees

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.551	27.085	.000	2.306
Relevantie	.196	11.304	.000	1.667
Effectiviteit	.147	7.649	.000	2.062
Bezorgdheid klimaatverandering	.094	5.912	.000	1.408
Dagen zonder vlees per week	-.081	-5.451	.000	1.228

Tabel A4.10 Regressiegewichten draagvlak verkleinen veestapel

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.473	20.285	.000	2.219
Effectiviteit	.265	11.112	.000	2.325
Relevantie	.180	9.352	.000	1.503
Bezorgdheid klimaatverandering	.054	2.864	.004	1.452
Dagen zonder vlees per week	-.049	-2.859	.004	1.195
Opleidingsniveau	.033	2.074	.038	1.061

Tabel A4.11 Regressiegewichten totaalmodel

	Bèta	t	Sig.	VIF
Eerlijkheid	.542	28.194	.000	3.281
Effectiviteit	.247	13.542	.000	2.952
Relevantie	.118	7.867	.000	1.994
Bezorgdheid klimaatverandering	.117	8.437	.000	1.712
Milieu-identiteit	.023	1.991	.047	1.195