

Rapport

Onderzoek naar publiek draagvlak voor mogelijke maatregelen op beleidsterrein van lenW

Colofon

Draagvlakonderzoek I&O Research i.o.v. Ministerie van IenW

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2022/057

Datum

maart 2022

Auteurs

Peter Kanne
Asher van der Schelde

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron (I&O Research) duidelijk wordt vermeld.



Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Aanleiding voor het onderzoek	8
1.2	Doel onderzoek	8
1.3	Verantwoording onderzoek	9
1.4	Samenvatting en conclusies	10
2	Gebruikte termen	17
2.1	Maatregelen	17
2.2	Problemen	18
2.3	Determinanten en dimensies	19
3	Opbouw vragenlijst	20
4	De 20 individuele maatregelen	21
4.1	Vlakke kilometerheffing	22
4.1.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	22
4.1.2	Houding	23
4.1.3	Steun naar kenmerken	27
4.1.4	Verwacht gedrag	30
4.1.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	33
4.1.6	Naleving naar kenmerken	37
4.1.7	Persoonlijke relevantie	40
4.1.8	Betrokkenheid	40
4.2	Emissiegebaseerde kilometerheffing	43
4.2.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	43
4.2.2	Houding	44
4.2.3	Steun naar kenmerken	48
4.2.4	Verwacht gedrag	51
4.2.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	54
4.2.6	Naleving naar kenmerken	58
4.2.7	Persoonlijke relevantie	61
4.2.8	Betrokkenheid	61
4.3	Woon-werkbelasting	65
4.3.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	65
4.3.2	Houding	66
4.3.3	Steun naar kenmerken	70
4.3.4	Verwacht gedrag	73
4.3.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	76
4.3.6	Naleving naar kenmerken	79
4.3.7	Persoonlijke relevantie	82
4.3.8	Betrokkenheid	82
4.4	Minimum parkeertarief	85
4.4.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	85
4.4.2	Houding	86
4.4.3	Steun naar kenmerken	90
4.4.4	Verwacht gedrag	92
4.4.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	95
4.4.6	Naleving naar kenmerken	97
4.4.7	Persoonlijke relevantie	99



4.4.8	Betrokkenheid _____	99
4.5	Maximumsnelheid 30 kilometer per uur _____	102
4.5.1	Overzicht draagvlakscores maatregel _____	102
4.5.2	Houding _____	103
4.5.3	Steun naar kenmerken _____	107
4.5.4	Verwacht gedrag _____	109
4.5.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken _____	112
4.5.6	Naleving naar kenmerken _____	114
4.5.7	Persoonlijke relevantie _____	116
4.5.8	Betrokkenheid _____	116
4.6	Maximumsnelheid 100 kilometer per uur _____	119
4.6.1	Overzicht draagvlakscores maatregel _____	119
4.6.2	Houding _____	120
4.6.3	Steun naar kenmerken _____	124
4.6.4	Verwacht gedrag _____	126
4.6.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken _____	129
4.6.6	Naleving naar kenmerken _____	132
4.6.7	Persoonlijke relevantie _____	135
4.6.8	Betrokkenheid _____	135
4.7	Lagere prijs internationale trein _____	138
4.7.1	Overzicht draagvlakscores maatregel _____	138
4.7.2	Houding _____	139
4.7.3	Steun naar kenmerken _____	143
4.7.4	Verwacht gedrag _____	145
4.7.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken _____	148
4.7.6	Persoonlijke relevantie _____	150
4.7.7	Betrokkenheid _____	150
4.8	Toenemende vliegtaks _____	152
4.8.1	Overzicht draagvlakscores maatregel _____	152
4.8.2	Houding _____	152
4.8.3	Steun naar kenmerken _____	157
4.8.4	Verwacht gedrag _____	159
4.8.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken _____	162
4.8.6	Naleving naar kenmerken _____	165
4.8.7	Persoonlijke relevantie _____	167
4.8.8	Betrokkenheid _____	167
4.9	Thuiswerkvergoeding _____	170
4.9.1	Overzicht draagvlakscores maatregel _____	170
4.9.2	Houding _____	170
4.9.3	Steun naar kenmerken _____	175
4.9.4	Verwacht gedrag _____	177
4.9.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken _____	180
4.9.6	Naleving naar kenmerken _____	182
4.9.7	Persoonlijke relevantie _____	184
4.9.8	Betrokkenheid _____	184
4.10	Slooppremie _____	188
4.10.1	Overzicht draagvlakscores maatregel _____	188
4.10.2	Houding _____	189
4.10.3	Steun naar kenmerken _____	193
4.10.4	Verwacht gedrag _____	195
4.10.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken _____	198
4.10.6	Naleving naar kenmerken _____	200



4.10.7	Persoonlijke relevantie	202
4.10.8	Betrokkenheid	202
4.11	Langere garantietermijn	205
4.11.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	205
4.11.2	Houding	205
4.11.3	Steun naar kenmerken	209
4.11.4	Verwacht gedrag	211
4.11.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	214
4.11.6	Naleving naar kenmerken	216
4.11.7	Persoonlijke relevantie	218
4.11.8	Betrokkenheid	218
4.12	Plastic: betalen en verbannen	221
4.12.1	Overzicht draagvlakscores maatregelen	222
4.12.2	Houding	223
4.12.3	Steun naar kenmerken	227
4.12.4	Verwacht gedrag	231
4.12.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	235
4.12.6	Naleving naar kenmerken	239
4.12.7	Persoonlijke relevantie	243
4.12.8	Betrokkenheid	243
4.13	Retourkosten	245
4.13.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	245
4.13.2	Houding	246
4.13.3	Steun naar kenmerken	250
4.13.4	Verwacht gedrag	252
4.13.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	255
4.13.6	Persoonlijke relevantie	257
4.13.7	Betrokkenheid	257
4.14	Statiegeld: elektronica en kleding	260
4.14.1	Overzicht draagvlakscores maatregelen	261
4.14.2	Houding	262
4.14.3	Steun naar kenmerken	267
4.14.4	Verwacht gedrag	271
4.14.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	275
4.14.6	Persoonlijke relevantie	279
4.14.7	Betrokkenheid	279
4.15	Klimaatcoach	282
4.15.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	282
4.15.2	Houding	283
4.15.3	Steun naar kenmerken	288
4.15.4	Verwacht gedrag	290
4.15.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	293
4.15.6	Persoonlijke relevantie	295
4.15.7	Betrokkenheid	295
4.16	Tegeltaks	298
4.16.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	298
4.16.2	Houding	299
4.16.3	Steun naar kenmerken	304
4.16.4	Verwacht gedrag	306
4.16.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	309
4.16.6	Naleving naar kenmerken	311
4.16.7	Persoonlijke relevantie	313



4.16.8	Betrokkenheid	313
4.17	Klimaatlabel	316
4.17.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	316
4.17.2	Houding	317
4.17.3	Steun naar kenmerken	322
4.17.4	Verwacht gedrag	324
4.17.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	327
4.17.6	Persoonlijke relevantie	329
4.17.7	Betrokkenheid	329
4.18	Toenemend drinkwatertarief	332
4.18.1	Overzicht draagvlakscores maatregel	332
4.18.2	Houding	332
4.18.3	Steun naar kenmerken	336
4.18.4	Verwacht gedrag	338
4.18.5	Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken	341
4.18.6	Persoonlijke relevantie	343
4.18.7	Betrokkenheid	343
5	Betrokkenheid bij problemen	346
5.1	Interesse	346
5.2	Emotie	347
5.3	Gepercipieerde urgentie	348
5.4	Frequentie gespreksonderwerp	349
6	Persoonlijke relevantie	350
7	Houding	352
7.1	Steun	352
7.2	Geschatte effectiviteit	354
7.3	Belang voor eigen leven	355
7.4	Belang voor samenleving	356
7.5	Sociaal dilemma	357
7.6	Eerlijkheid	358
7.7	Uitvoerbaarheid	360
7.8	Totaalscore houding	362
8	Gedrag	363
8.1	Geneigdheid tot gedragsverandering	363
8.2	Naleving	367
8.3	Geen neiging tot verzet	371
8.4	Totaalscore gedrag	373
8.5	Totaalscores	374
9	Matrixen	375
9.1	Houding x Gedrag	375
9.2	Houding x Persoonlijke relevantie	376
9.3	Persoonlijke relevantie x gedrag	377
9.4	Uitvoerbaarheid x steun	378
10	Vertrouwen in de overheid	379
10.1	Vertrouwen overheid en steun	379
10.2	Vertrouwen overheid en gedragsintentie	380





1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Om het draagvlak te onderzoeken van maatregelen die mogelijk in het regeerakkoord worden opgenomen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat I&O Research gevraagd een opinieonderzoek uit te voeren. Op 1 september 2021 is de opdracht van start gegaan. Het veldwerk liep van woensdag 10 november tot en met vrijdag 19 november.

Het onderzoek moet inzicht bieden in het publieke draagvlak voor de maatregelen en of er een gedragseffect van de betreffende maatregel mag worden verwacht. De uitkomsten kunnen door IenW worden benut voor het maken van beleidskeuzes en voor het ontwikkelen van effectieve communicatie hierover.

1.2 Doel onderzoek

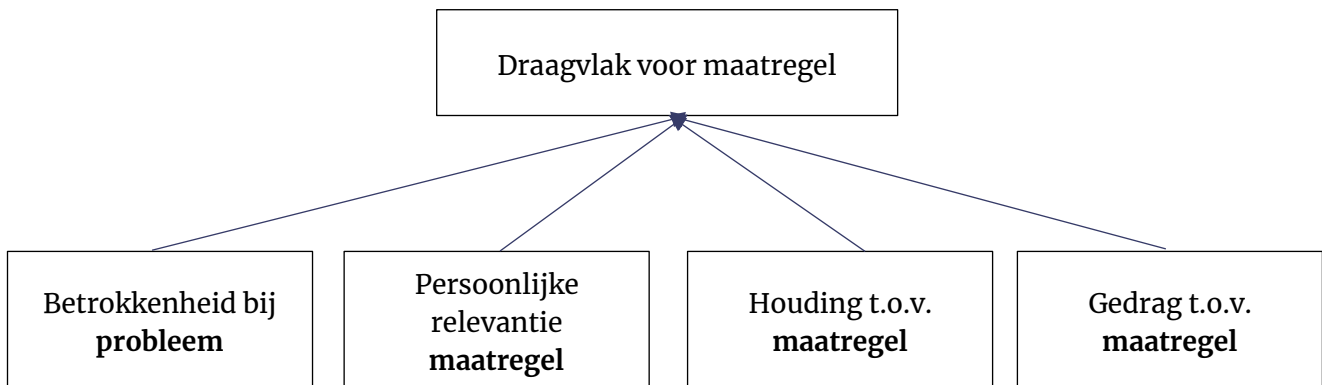
De onderzoeksvraag luidt als volgt:

In welke mate bestaat er draagvlak voor verschillende mogelijke maatregelen op IenW thema's?

Maar, wat is draagvlak?

De werkdefinitie van IenW bevat vier determinanten: betrokkenheid, houding, verwacht gedrag en persoonlijke relevantie. In samenspraak met IenW heeft I&O deze determinanten geoperationaliseerd in een reeks variabelen die gemeten worden door middel van een vragenlijst. Deze determinanten, en de vraagstellingen die daarbij horen, zijn te vinden in paragraaf 2.3 (determinanten en dimensies).

Figuur 1: illustratie van draagvlakdefinitie



1.3 Verantwoording onderzoek

Het onderzoek liep van woensdag 10 tot en met woensdag 17 november. In totaal namen 5.281 respondenten uit het I&O Panel deel aan het onderzoek.

Respondenten kregen steeds twee maatregelen voorgeschoteld van de eerste elf maatregelen en twee van de laatste negen. Onderstaande tabel laat zien hoeveel respondenten per maatregel zijn bevraagd.

Maatregel	n
Vlakke kilometerheffing	1.000
Emissiegebaseerde kilometerheffing	986
Woonwerk-belasting	920
Min. parkeertarief	932
30 km/u	1.027
100 km/u	986
Internationale trein	968
Toenemende vliegtaks	939
Thuiswerkvergoeding	949
Slooppremie	983
Langere garantietermijn	1.193
Betalen wegwerpplastics	1.216
Verbannen wegwerpplastics	1.156
Retourkosten	962
Statiegeld elektronica	1.207
Statiegeld kleding	1.219
Toenemend drinkwatertarief	1.178
Klimaatcoach	1.169
Tegeltaks	1.127
Klimaatlabel	1.187

Onderstaande tabel laat zien hoe de respondenten over de problemen zijn verdeeld.

Probleem	n
Verspilling grondstoffen	3.128
Files	3.252
CO ₂ -uitstoot	5.281
Verkeersveiligheid	1.901
Drinkwatertekort	2.167
Milieuvervuiling	3.082
Leefbaarheid bebouwde omgeving	4.348
Hitte	3.047
Wateroverlast	3.047

Weging

De onderzoeksresultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd, regio, opleidingsniveau en stemgedrag bij de Tweede Kamerverkiezingen in maart 2021. De weging is uitgevoerd conform de richtlijnen van de Gouden Standaard. Hiermee is de steekproef representatief voor de kiesgerechtigde Nederlandse inwoners (18+), voor wat betreft deze achtergrondkenmerken.



1.4 Samenvatting en conclusies

Doel

Het doel van dit onderzoek was om te achterhalen in hoeverre er publiek draagvlak is voor mogelijke maatregelen op de beleidsterreinen van het ministerie van IenW.

Maatregelen

We legden twintig maatregelen voor die betrekking hebben op drie beleidsterreinen: mobiliteit (tien maatregelen), circulaire economie (zes maatregelen) en klimaatadaptatie (vier maatregelen). Een overzicht van alle maatregelen is gegeven in paragraaf 2.1.

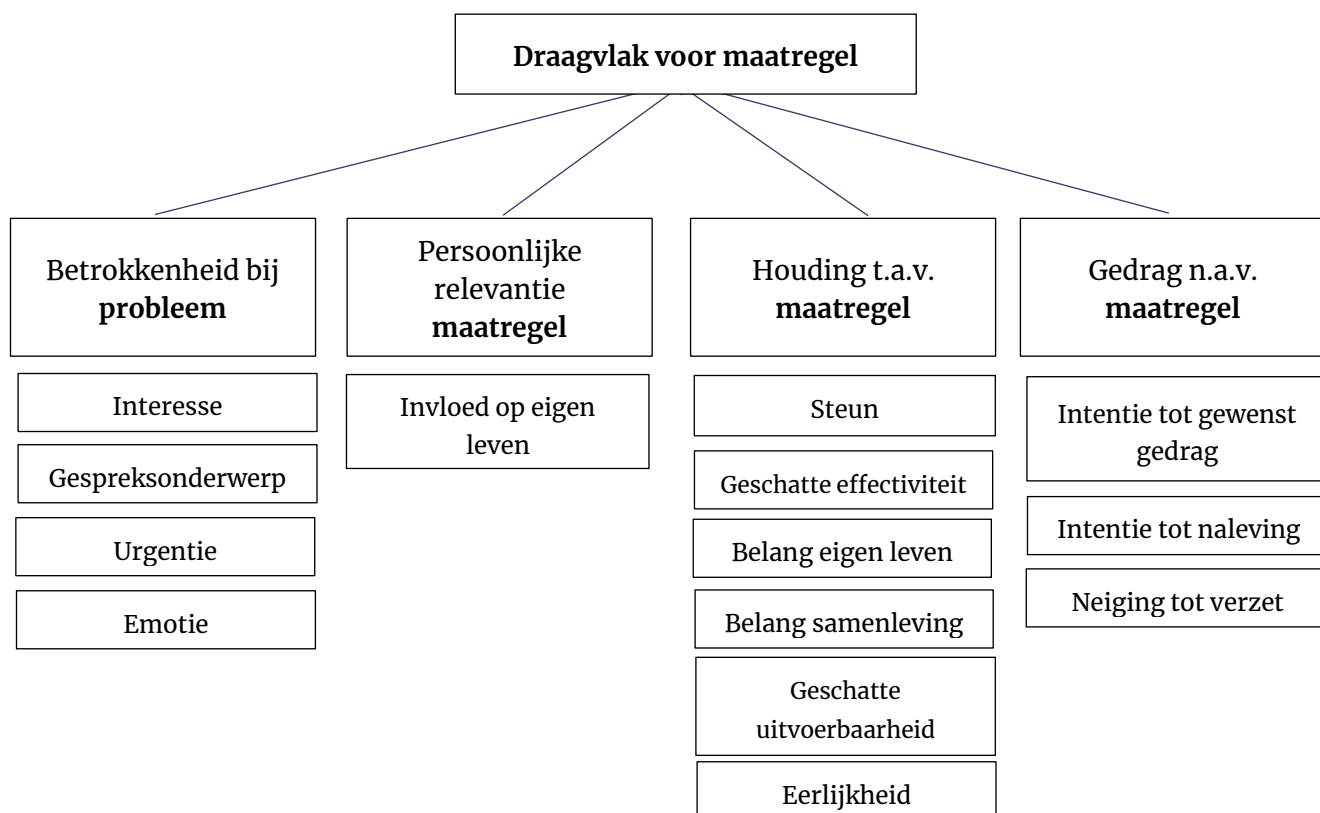
Problemen

De in het onderzoek voorgelegde maatregelen hebben als doel (mochten ze worden doorgevoerd) problemen te bestrijden, te weten: CO₂-uitstoot, milieuvervuiling, drinkwatertekort, verspilling grondstoffen, wateroverlast, hitte, (on)leefbaarheid bebouwde omgeving, verkeersonveiligheid en files.

Een letterlijke beschrijving van deze problemen is te vinden in paragraaf 2.2. Sommige maatregelen raken aan één probleem terwijl andere aan twee of drie problemen raken.

Wat verstaan we onder draagvlak?

De werkdefinitie van draagvlak in dit onderzoek bevat vier determinanten: betrokkenheid, persoonlijke relevantie, houding en verwacht gedrag. Deze determinanten zijn geoperationaliseerd in variabelen. Een gedetailleerde beschrijving van deze determinanten en variabelen is te vinden in paragraaf 2.3. Betrokkenheid slaat terug op het onderliggende *probleem*, terwijl relevantie, houding en gedrag betrekking hebben op de *maatregel*. Hieronder een schematische weergave van de operationalisering van draagvlak in dit onderzoek.



Verbieden of faciliteren

Sommige maatregelen *verbieden* iets terwijl andere maatregelen iets *aanbieden* (of faciliteren). Een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur op alle tijden van de dag is een voorbeeld van een verbod (ook na 19 uur mag er niet harder dan 100 km per uur worden gereden): iets waar burgers zich aan moeten houden. Het aanbod van een klimaatcoach is daarentegen iets waar burgers gebruik van kunnen maken.

Betrokkenheid

Van alle voorgelegde problemen vindt een meerderheid het belangrijk dat ze snel worden aangepakt. Maar als we kijken naar wat men het vaakst essentieel vindt, kunnen we stellen dat Nederlanders het meest betrokken zijn bij de problemen milieuvervuiling en de uitstoot van CO₂. Deze twee problemen worden in de sterkste mate aangewezen als urgent, men is hier in sterke mate bezorgd over, maar ook wel verontwaardigd of boos. De interesse in deze problemen is groot.

De betrokkenheid is overall lager bij problemen in het domein mobiliteit: files en onveiligheid in het verkeer.

Persoonlijke relevantie

Persoonlijke relevantie is gemeten via een enkele vraag: “Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben?” De antwoorden liepen van ‘sterk positief’ tot ‘sterk negatief’. Bij 15 van de 20 maatregelen is het aandeel positief duidelijk groter dan het aandeel negatief.

De balans slaat het meest positief door bij de maatregelen *verplichte langere garantietermijn voor elektronische apparaten, lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa en een verbod op gebruik van wegwerpverpakkingen door de horeca*.

De balans slaat alleen negatief door bij de maatregel *woonwerk-belasting (afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer)*: voor 36 procent zou dit negatief uitpakken, voor 23 procent positief.

Houding

Steun

Voor 17 van de 20 maatregelen is er meer steun dan weerstand. Het meest steun is er voor de maatregelen die ook het hoogst scoren op ‘positieve persoonlijke relevantie’: *verplichte langere garantietermijn, lagere prijzen voor internationale treinreizen en verbod op wegwerpverpakkingen*. Bij drie maatregelen is het aandeel ‘tegen’ ongeveer even groot als het aandeel ‘voor’: *woonwerk-belasting, statiegeld op kleding en de tegeltaks*.

Dit zijn ook de maatregelen die laag scoren op *geschatte uitvoerbaarheid*. Vooral van de *tegeltaks* verwacht een groot deel (72%) dat het de overheid waarschijnlijk of zeker niet lukt om deze maatregel in te voeren en te handhaven (slechts 21% denkt van wel). Ook de uitvoerbaarheid van de maatregelen *maximaal 30 km per uur binnen de bebouwde kom* en de *klimaatcoach* wordt laag ingeschat.

Inschatting van de effectiviteit

De vraag of men verwacht dat een maatregel een positief effect heeft op het oplossen of terugdringen van het probleem levert andere ranglijsten op dan voorgaande vragen. Al zijn de verschillen in geschatte effectiviteit klein. Van sommige maatregelen die (mede) bedoeld zijn om



de CO₂-uitstoot terug te dringen wordt relatief veel verwacht. Het betreft: ook 's avonds en 's nachts maximaal 100 km per uur, lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa, hogere belasting op vliegtickets naarmate je meer vliegt en een verplichte thuiswerkvergoeding voor werknemers.

Ook enkele maatregelen tegen milieuvervuiling worden als effectief ingeschat: betalen voor wegwerpverpakkingen, verbannen wegwerpplastics, verbod op wegwerpverpakkingen horeca en het betalen van statiegeld op elektronische apparaten.

Overmatig gebruik van waardevolle materialen en grondstoffen kan volgens veel Nederlanders effectief worden bestreden door middel van een verplichte langere garantietermijn voor elektronische apparaten en statiegeld op elektronica.

Voor het terugdringen van de files verwacht men het meest van de verplichte thuiswerkvergoeding voor werknemers.

Verwacht gedrag

Geneigdheid tot naleving en gewenste gedragsaanpassing

Voor de meeste maatregelen (12 van de 20) geldt dat duidelijk meer mensen zeggen het gewenste gedrag¹ wel te zullen vertonen dan niet. Het meest geldt dit voor de langere garantietermijn voor en statiegeld op elektronische apparaten. Ook het voor betalen voor en verbannen van wegwerpverpakkingen (plastics), 30 km per uur als algemene maximum snelheid op wegen binnen de bebouwde kom en 100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts zijn ruim meer mensen van plan het gewenste gedrag te gaan vertonen dan niet (60 à 70 procent wel, maximaal 10 procent niet).

Een vrij groot deel van de Nederlanders (27%) zegt dat gewenste gedrag niet te gaan vertonen bij de maatregel afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer. Dit gewenste gedrag is omschreven als: "Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar werk te gaan en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets."

Ook zijn de scores op geneigdheid tot gedragsaanpassing (keuze voor gedragsalternatief: bijv. minder gebruik van de auto en meer van OV en fiets) laag bij de klimaatcoach, emissie-gebaseerde kilometerheffing, vlakke kilometerheffing en de slooppremie (slooppremie voor bestaande auto bij aanschaf of lease van een elektrische auto, gewenst gedrag: meer mensen nemen een elektrische auto).

De verwachting op basis van dit onderzoek is dat de meeste mensen de meeste maatregelen zullen naleven.

Mogelijk verzet

De neiging zich actief tegen de maatregelen te gaan verzetten is laag.

Maatregelen waarvan substantiële minderheden zeggen dat ze dit niet gaan doen zijn vaak maatregelen waarmee iets gefaciliteerd of gestimuleerd wordt, zoals de klimaatcoach, de slooppremie en de thuiswerkvergoeding.

De minderheid die zegt zich te gaan verzetten zal dat overwegend doen met democratische middelen, zoals het ondertekenen van een petitie en via hun keuze in het stembokje.

¹ Per maatregel is concreet uitgelegd welk gedrag de overheid hoopt te stimuleren met de maatregel. Zie hoofdstuk 8.

Er zijn twee maatregelen die een gebod of verbod behelzen waar een relatief groot deel zegt zich actief te gaan verzetten: de *tegeltaks* (25% waarschijnlijk of zeker niet) en de *woon-werkbelasting* (15% waarschijnlijk of zeker niet).

Samenvattend: relevantie, houding en gedrag

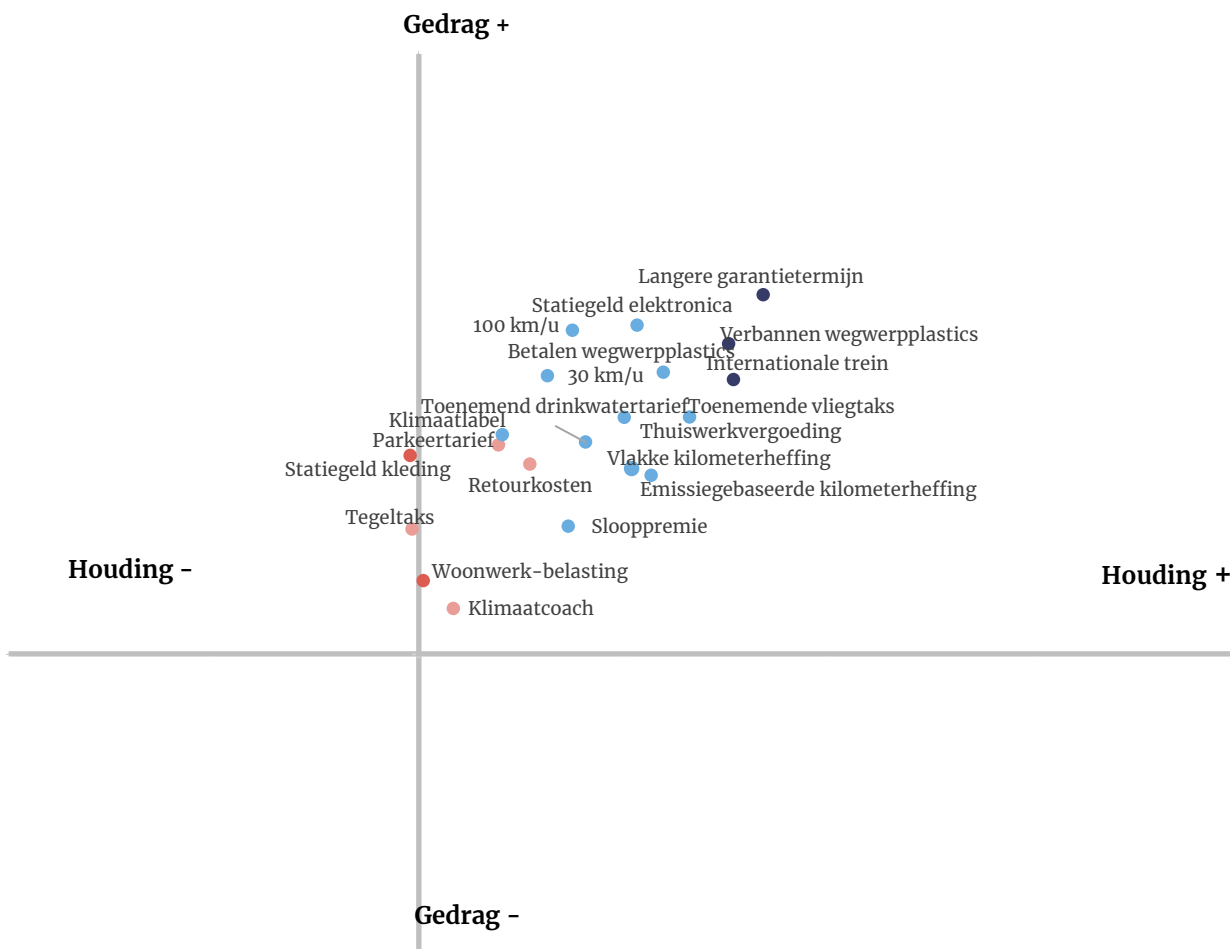
Onderstaande matrix combineert de drie dimensies die betrekking hebben op het draagvlak voor de voorgelegde maatregelen (houding, gedrag en persoonlijke relevantie). Over het algemeen zien we dat de drie dimensies met elkaar correleren. Met andere woorden: maatregelen waar mensen positief tegenover staan zijn doorgaans ook maatregelen, die zij denken te gaan opvolgen en waarvan zij denken dat ze een positieve invloed (blauw) zullen hebben op hun leven en dat van hun naasten.

Omgekeerd: maatregelen waar men niet (zo) positief tegenover staat en die een negatieve persoonlijke relevantie hebben op hun leven (rood) is men minder geneigd na te leven. Al zien we ook voor deze maatregelen dat meer mensen het gewenste gedrag wel gaan vertonen dan niet (voor de klimaatcoach geldt dit nipt).

Er zijn echter ook uitzonderingen, zoals *het invoeren van statiegeld op kleding*. Nederlanders zijn eerder tegen (42%) dan voor (37%) deze beleidsmaatregel. Desalniettemin zegt 51 procent kleding op de juiste manier te gaan inleveren zodat het kan worden hergebruikt, terwijl 30 procent dit niet van plan is.

Dit patroon zien we ook bij *30 km binnen de bebouwde kom*: er is relatief weinig steun voor (iets meer dan de helft is voor), maar relatief hoge geneigdheid tot naleving en gedragsaanpassing. Wel onder de voorwaarde van dat er voldoende, zichtbare en consequente handhaving is.

Matrix van de twintig beleidsmaatregelen met op de x-as een samengestelde score voor de houdingsvariabelen en op de y-as een samengestelde score van de gedragsvariabelen. Rood = negatief relevant, lichtrood = neutraal tot licht positief, lichtblauw = positief, donkerblauw = sterk positief.



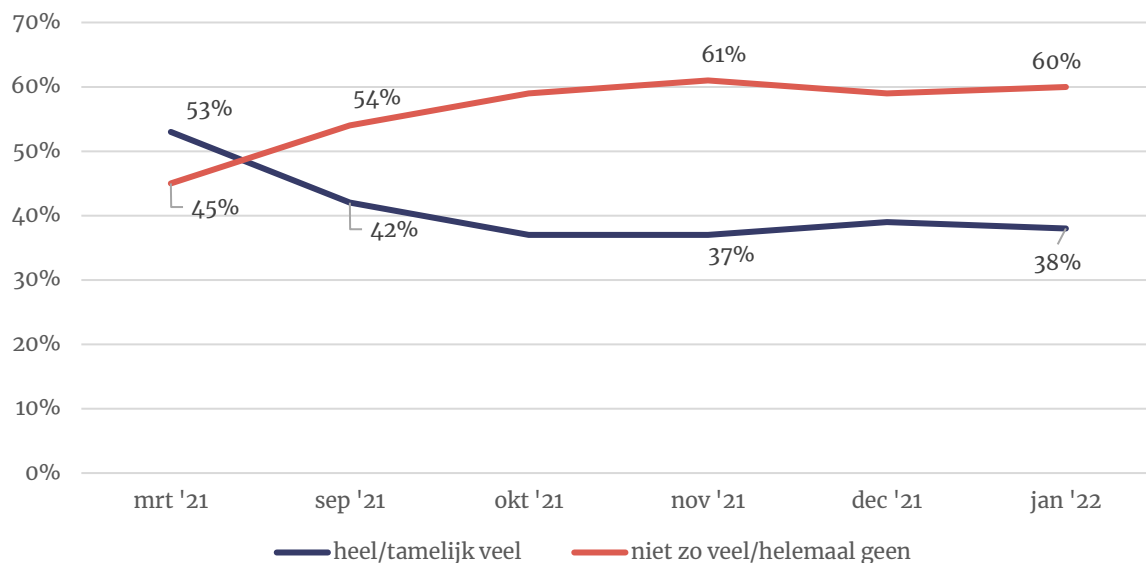
Vertrouwen in de overheid

We zien in dit onderzoek dat er onder mensen die geen vertrouwen hebben in de overheid, minder draagvlak is voor overheidsmaatregelen.

Het vertrouwen in de overheid is momenteel laag. Zestig procent van de Nederlanders geeft half januari 2022 ([in een ander onderzoek van I&O Research](#)) aan niet zo veel (42%) of helemaal geen (18%) vertrouwen te hebben in de overheid, terwijl minder dan vier op tien heel veel (2%) of tamelijk veel (36%) vertrouwen hebben.



Hoe veel vertrouwen heeft u in de landelijke overheid? (Bron: eigen onderzoek I&O Research)



Geen vertrouwen in de overheid = lagere steun maatregelen

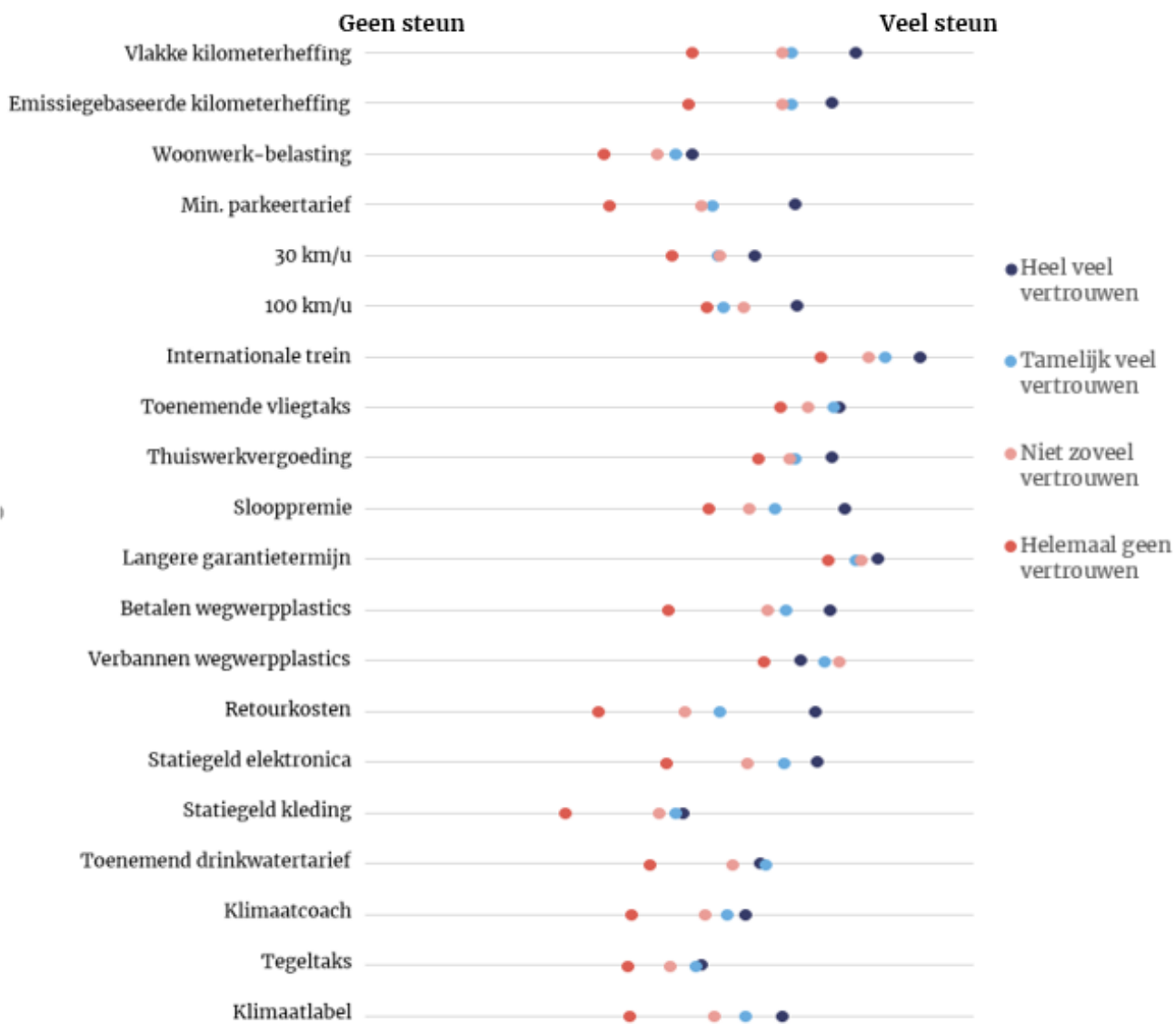
Dat vertrouwen van invloed is op het draagvlak voor de maatregelen blijkt uit onderstaande figuur waarin verschillen in steun worden uitgebeeld naar vertrouwensniveaus. Wat opvalt is dat Nederlanders met *heel veel* vertrouwen, *tamelijk veel* vertrouwen en *niet zoveel* vertrouwen in de overheid dikwijls weinig van elkaar verschillen: ze neigen duidelijk meer naar steun.

Echter, onder Nederlanders die *helemaal geen* vertrouwen hebben in de overheid ligt de steun voor de meeste maatregelen een stuk lager.

Zoals we hebben gezien is er een sterke correlatie tussen houding en gedrag. Dus, om ook burgers mee te krijgen die geen vertrouwen in de overheid hebben (en ze de maatregelen laten naleven), is dit een groep waar rekening mee moet worden gehouden. Deze groep bestaat relatief vaak uit mensen met een lagere of middelbare opleiding, mensen met een beneden-modaal of minimum inkomen, Nederlanders met een niet-westerse achtergrond en mensen die in maart 2021 stemden op Forum voor Democratie, PVV of JA21.



Steun voor beleidsmaatregelen naar vertrouwen in de overheid



2 Gebruikte termen

2.1 Maatregelen

Label	Verkorte omschrijvingen (volledige omschrijvingen in H4)
Vlakke kilometerheffing	Belastingheffing op basis van het aantal kilometers dat men met de auto rijdt
Emissiegebaseerde kilometerheffing	Belastingheffing op basis van het aantal gereden kilometers en de CO ₂ -uitstoot van de auto
Woonwerk-belasting	Afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer
Min. parkeertarief	Minimum parkeertarief in binnensteden
30 km/u	30 km per uur als algemene maximum snelheid op wegen binnen de bebouwde kom
100 km/u	100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts
Internationale trein	Lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa
Toenemende vliegtaks	Hogere belasting op vliegtickets naarmate je in een jaar meer vliegreizen maakt
Thuiswerkvergoeding	Verplichte thuiswerkvergoeding voor werknemers
Slooppremie	Slooppremie voor bestaande auto bij aanschaf of lease van een elektrische auto
Langere garantietermijn	Verplichte langere garantietermijn voor elektronische apparaten
Betalen wegwerpplastics	Betalen voor wegwerpverpakkingen
Verbannen wegwerpplastics	Verbod op gebruik van wegwerpverpakkingen door de horeca
Retourkosten	Verplichte terugstuurkosten bij online bestellingen
Statiegeld elektronica	Betalen van statiegeld op elektronische apparaten
Statiegeld kleding	Betalen van statiegeld op kleding
Toenemend drinkwatertarief	Hoger tarief bij meer dan gemiddeld drinkwaterverbruik
Klimaatcoach	Klimaatcoaches voor tuin en woning
Tegeltaks	Belasting op tuinen met veel tegels
Klimaatlabel	Verplicht klimaatlabel bij verkoop van woning

2.2 Problemen

In rapport	Uitleg in vragenlijst
Files	Files: Met name tijdens de spits is het op alle wegen in ons land erg druk, waardoor het verkeer vaak stil staat. Tijdens de coronaperiode leek sprake van een verbetering, maar inmiddels is het fileprobleem weer bijna net zo groot als vóór corona. Naar verwachting zullen de files in de komende jaren verder toenemen.
CO2-uitstoot	Uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen: De uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen zorgt ervoor dat de temperatuur op aarde stijgt en het klimaat opwarmt. Dit heeft ernstige gevolgen voor de gezondheid van mens en dier, de natuur en het milieu.
Leefbaarheid bebouwde omgeving	Leefbaarheid van de bebouwde omgeving: De grote hoeveelheid personenauto's, bromfietsen, vrachtwagens en bestelbusjes heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in steden en dorpen. De uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof verslechtert de luchtkwaliteit en bedreigt de gezondheid van mens en dier. Daarnaast nemen auto's, bromfietsen, vrachtwagens en bestelbusjes in de openbare ruimte veel plek in, waardoor wonen en op straat verblijven minder prettig is.
Verkeersveiligheid	Onveiligheid in het verkeer: Jarenlang daalde in ons land het aantal doden en gewonden door verkeersongelukken, maar inmiddels is er weer sprake van een aanzienlijke stijging. Ook neemt bij veel verkeersdeelnemers het gevoel van onveiligheid toe.
Verspilling grondstoffen	Overmatig gebruik van waardevolle materialen en grondstoffen: In Nederland en de rest van de wereld worden veel waardevolle materialen en grondstoffen gebruikt voor het maken van allerlei producten. Op den duur zal dit leiden tot een tekort aan deze materialen en grondstoffen, waardoor problemen kunnen ontstaan voor toekomstige generaties.
Milieuvervuiling	Milieuvervuiling: Door het gedrag van mensen raken de natuur en het milieu steeds meer vervuild. Vooral het gebruik en het weggooien van plastic is hiervan een belangrijke oorzaak. Plastic komt in veel producten voor en breekt niet af in de natuur. Via zwerfafval belandt het in het milieu en het blijft als microplastics aanwezig in de bodem, rivieren en oceanen
Drinkwatertekort	Drinkwatertekort: Het drinkwatergebruik van Nederlandse huishoudens stijgt al enkele jaren. Vanwege de klimaatverandering krijgen we steeds vaker te maken met lange droogteperiodes, waardoor in de zomer een tekort aan drinkwater kan ontstaan.
Wateroverlast	Wateroverlast: Het regent steeds vaker en harder in Nederland. Dit vergroot de kans op overstromingen van rivieren en meren. Omdat de riolering in de steden grote hoeveelheden neerslag vaak niet aan kan, wordt de kans op wateroverlast steeds groter. Dat leidt tot onveilige situaties voor de bevolking en tot ernstige schade aan natuur- en landbouwgebieden, wegen, woningen en bedrijfspanden.
Hitte	Hitte en droogte: Door de klimaatverandering heeft Nederland te maken met steeds hogere temperaturen en lange periodes van droogte. Aanhoudend warm en droog weer is slecht voor de natuur en de gezondheid van mensen, met name voor ouderen, chronisch zieken en mensen met overgewicht.

2.3 Determinanten en dimensies

Determinant	Dimensie	Vraagstelling
Interesse	Betrokkenheid	In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen?
Emotie	Betrokkenheid	Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig?
Gepercipieerde urgentie	Betrokkenheid	Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt?
Frequentie gespreksonderwerp	Betrokkenheid	Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen? Zo ja, hoe vaak ongeveer?
Persoonlijke relevantie	Persoonlijke relevantie	Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben?
Steun	Houding	Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken?
Geschatte effectiviteit	Houding	Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)?
Belang voor eigen leven	Houding	Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven?
Belang voor samenleving	Houding	Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven?
Eerlijkheid	Houding	In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden?
Uitvoerbaarheid	Houding	Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven?
Gedragsintentie	Gedrag	Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?
Naleving	Gedrag	Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?
Neiging tot verzet	Gedrag	Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren?



3 Opbouw vragenlijst

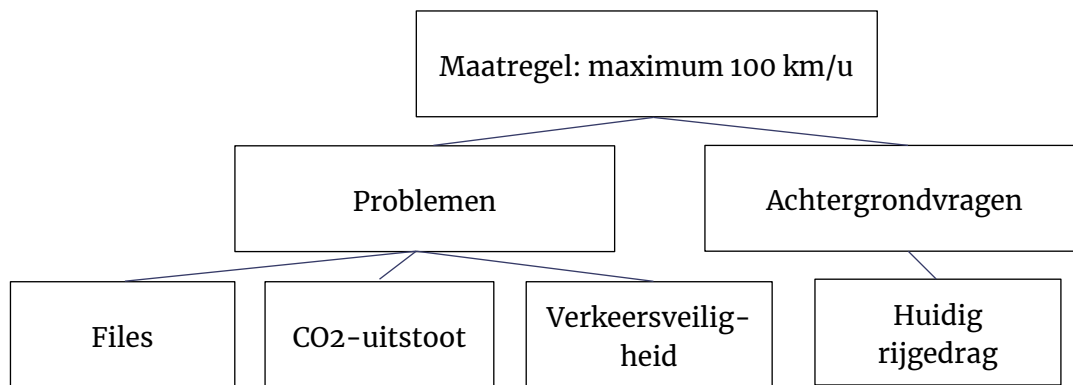
Iedere respondent kreeg willekeurig vier maatregelen toegewezen.

Afhankelijk van de maatregelen werden vragen over de onderliggende problemen en de achtergrondvariabelen automatisch gekozen. Hierover kreeg de respondent eerst vragen. Ter illustratie: een respondent die de maatregel “maximumsnelheid van 100 km/u” kreeg toegewezen moest eerst vragen beantwoorden over zijn of haar huidige rijgedrag en de problemen (files, CO₂-uitstoot en verkeersveiligheid) die aan deze maatregel gekoppeld zijn.

Vervolgens kreeg de respondent per maatregel vragen over draagvlak. Daarbij werd eerst ingegaan op persoonlijke relevantie (één vraag), vervolgens op houding (zes vragen) en ten slotte op verwacht gedrag (drie vragen).

Ter afsluiting werden respondenten gevraagd naar hun zorgen over klimaatverandering en hun vertrouwen in instituties.

Figuur II: illustratie opbouw vragenlijst



4 De 20 individuele maatregelen

In dit hoofdstuk behandelen we voor elke individuele maatregel de volgende uitkomsten:

- Overzicht draagvlakscores
- Houding (steun, effectiviteit, belang eigen leven, belang samenleving, eerlijkheid, uitvoerbaarheid)
- Steun naar kenmerken (socio-demografisch en huidig gedrag)
- Verwacht gedrag (naleving, geneigdheid tot gedragsverandering, voorwaarden voor gewenst gedrag, neiging tot verzet)
- Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken (socio-demografisch en huidig gedrag)
- Naleving naar kenmerken (socio-demografisch en huidig gedrag, niet voor elke maatregel uitgewerkt)
- Persoonlijke relevantie
- Betrokkenheid bij problemen (interesse, frequentie gespreksonderwerp, emotie, urgentie)



4.1 Vlakke kilometerheffing

Deze paragraaf gaat in op een vlakke kilometerheffing. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Belastingheffing op basis van het aantal kilometers dat men met de auto rijdt

“Nu betalen mensen voor het bezit van een auto via de wegenbelasting. Om files en milieuvuiling te verminderen wil de overheid dat mensen bewuster gebruik gaan maken van de auto.

Een idee hiervoor is om de wegenbelasting te vervangen door een systeem, waarbij je betaalt voor het gebruik van de auto. Dan betaal je meer naarmate je meer kilometers rijdt. Daarbij maakt het niet uit waar of wanneer je de auto gebruikt; het bedrag per kilometer is altijd hetzelfde. Mensen die weinig rijden (minder dan 5000 kilometer per jaar) gaan er hierdoor op vooruit, terwijl veelrijders (meer dan 15.000 kilometer per jaar) meer gaan betalen dan nu. Voor wie tussen de 5.000 en 15.000 km per jaar rijdt blijft het bedrag ongeveer gelijk aan nu.”

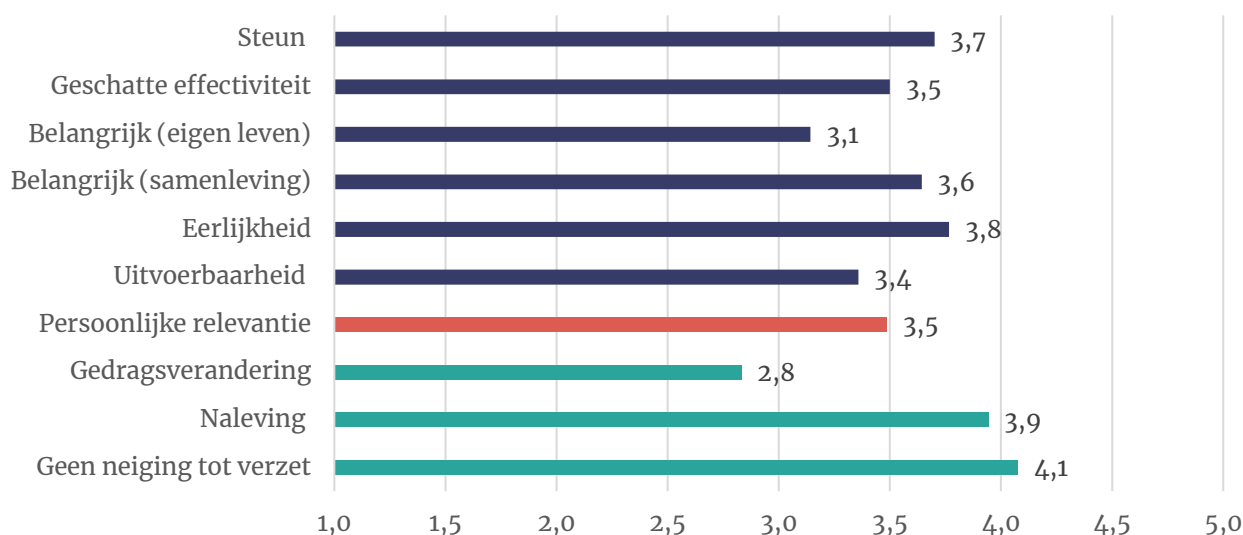
4.1.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De mate van *steun*, *eerlijkheid*, de neiging het *na te leven* en het *belang voor de samenleving* m.b.t. deze maatregel zijn relatief hoog (vaker positief dan negatief) en de *neiging tot verzet* is laag². De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

Deze maatregel scoort een 2,8 op *geneigdheid tot gedragsverandering*, wat lager is dan neutraal (3,0) en lager dan gemiddeld³. Dit betekent dat meer mensen niet dan wel denken te gaan kiezen voor het gedragsalternatief (vaker de fiets en/of het OV nemen in plaats van de auto).

Scores voor maatregel “Belastingheffing op basis van het aantal kilometers dat men met de auto rijdt”

Persoonlijke relevantie in rood, houding in blauw, gedrag in groen. (3.0 = neutrale score)



² Hoge score op ‘geen neiging tot verzet’ = lage neiging tot verzet.

³ Zie ook hoofdstuk 9 met alle scores per draagvlakaspect.

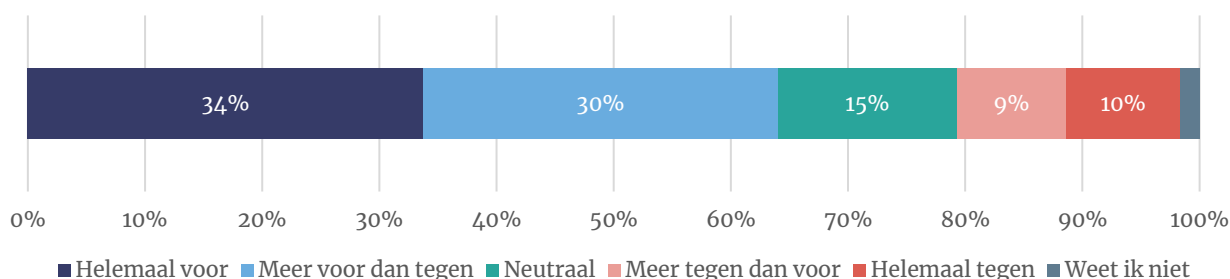
4.1.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Een op drie Nederlanders (34%) is helemaal voor de maatregel. Een bijna even groot deel (30%) is meer voor dan tegen waardoor een ruime meerderheid (64%) voor de maatregel is. Een op de vijf (19%) is (helemaal) tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)

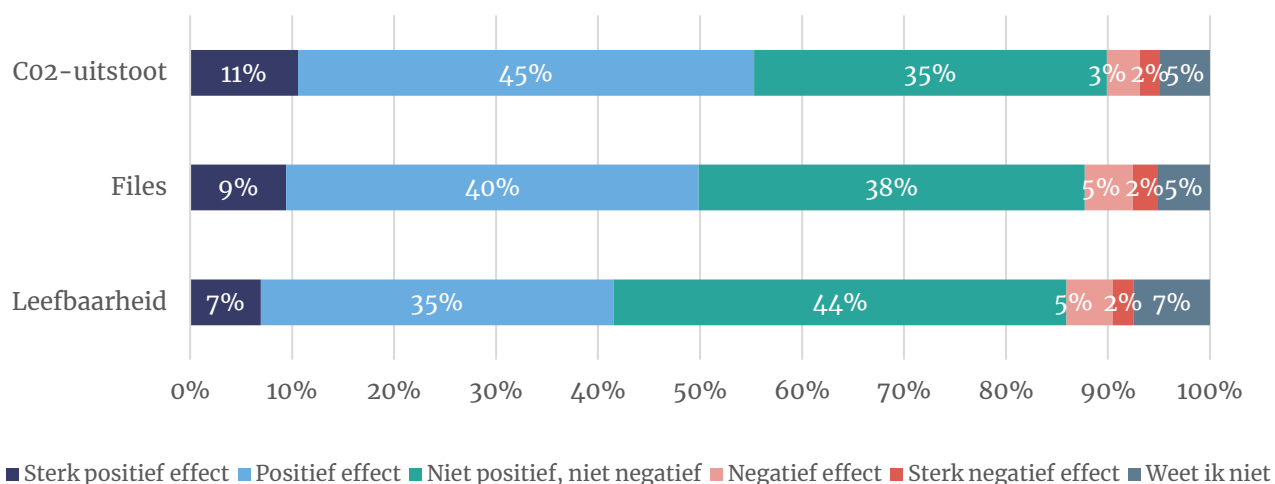


Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de problemen: files, (on)leefbaarheid bebouwde omgeving en CO₂-uitstoot. Voor de files (49%) en leefbaarheid bebouwde omgeving (42%) geldt dat net iets minder dan de helft denkt dat een vlakke kilometerheffing een positief effect zal hebben op deze problemen. Ongeveer vier op de tien (38 en 44%) verwachten geen effect op beide problemen. Weinigen (7%) verwachten negatieve effecten.

Wat betreft CO₂-uitstoot zijn respondenten iets optimistischer. Meer dan de helft (56%) denkt dat de vlakke kilometerheffing een positieve uitwerking zal hebben op dit probleem.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)

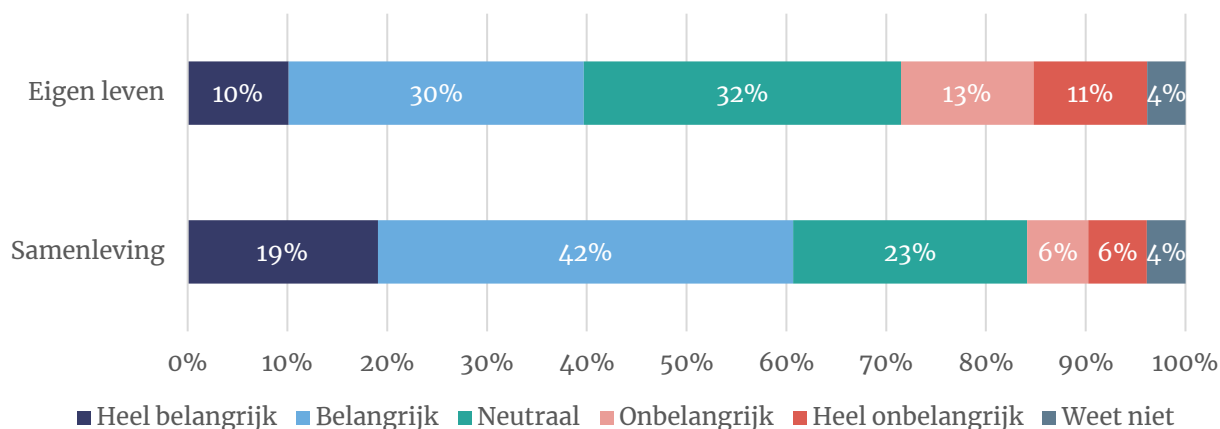


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Vier op de tien (40%) vinden het (heel) belangrijk voor hun eigen leven dat deze maatregel wordt ingevoerd. Een kwart (24%) vindt het (heel onbelangrijk).

Zes op de tien Nederlanders vinden de maatregel belangrijk voor de samenleving (61% belangrijk, 12% onbelangrijk). Het belang voor de samenleving wordt dus hoger ingeschat dan het belang voor het eigen leven.

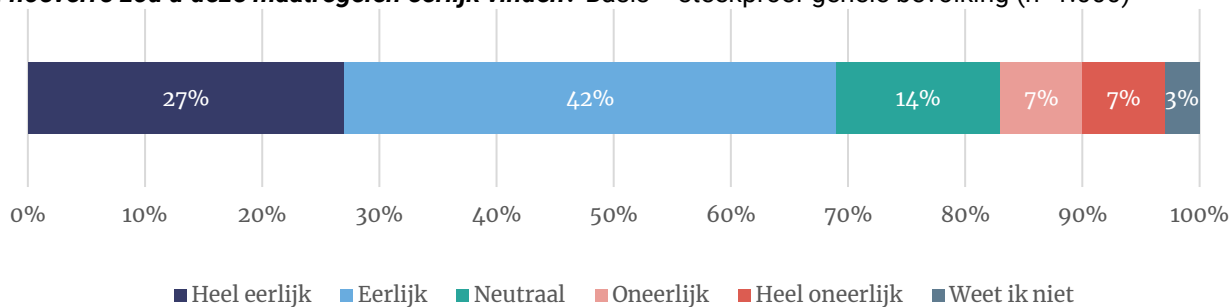
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)



Eerlijkheid

Zeven op de tien (69%) vinden de maatregel (heel) eerlijk. Ongeveer een op de zeven (14%) vindt het (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden (14% van de Nederlanders) vroegen we waarom ze dat vinden. De meerderheid (64%) geeft aan de maatregel niet te zien als oplossing voor het probleem. Substantiële minderheden van hen die de maatregel oneerlijk vinden, vinden dat de overheid de maatregel invoert om geld te verdienen, dat de argumenten bij de maatregel oneerlijk verdeeld zijn of dat de kosten oneerlijk verdeeld zijn.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

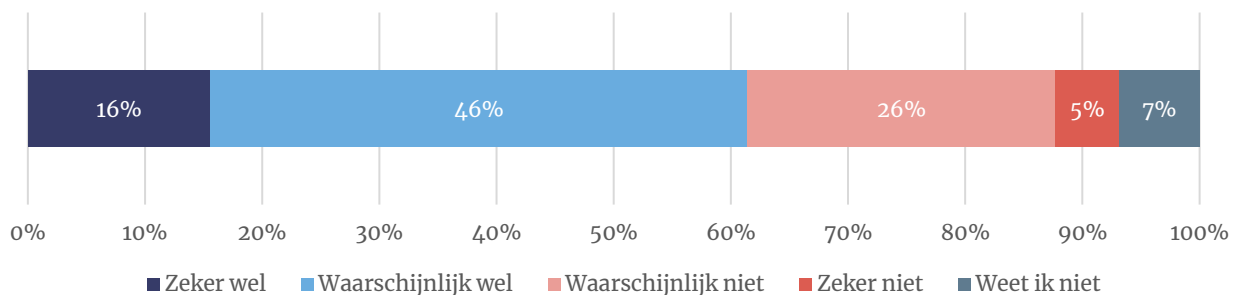
Meerdere antwoorden mogelijk Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=104)



Uitvoerbaarheid

Ruim zes op de tien (62%) Nederlanders denken dat het de overheid (waarschijnlijk) wel gaat lukken om de deze maatregel in te voeren en te handhaven. Bijna een op de drie (31%) denkt van niet.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die twijfelen of het de overheid zal lukken om de vlakke kilometerheffing in te voeren en/of te handhaven – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Overheid niet in staat om te handhaven

“De overheid heeft daar niet voldoende menskracht voor. De autobezitter is inventief genoeg om daar iets tegen te verzinnen. Het zal heel lastig te controleren zijn, en daarbij heel fraude gevoelig..”

“Lastig bij te houden. Ook ivm privacy.”

“Overheid is zo besluiteloos, in Nederland is alles vrijwillig, niets moet dus zal dit ook wel niet lukken.”

Lobby bedrijfsleven

“Bedrijfsleven zal tegen zijn.”

“Omdat de auto lobby te machtig is.”

“Politieke belangen en economische.”

Gebrek aan politieke wil

“De VVD als grootste partij is daar voor zover ik weet op tegen.”

“Dit willen enkele grote partijen niet.”

“Gezien de tegenstand van voornamelijk rechtse partijen.”

4.1.3 Steun naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

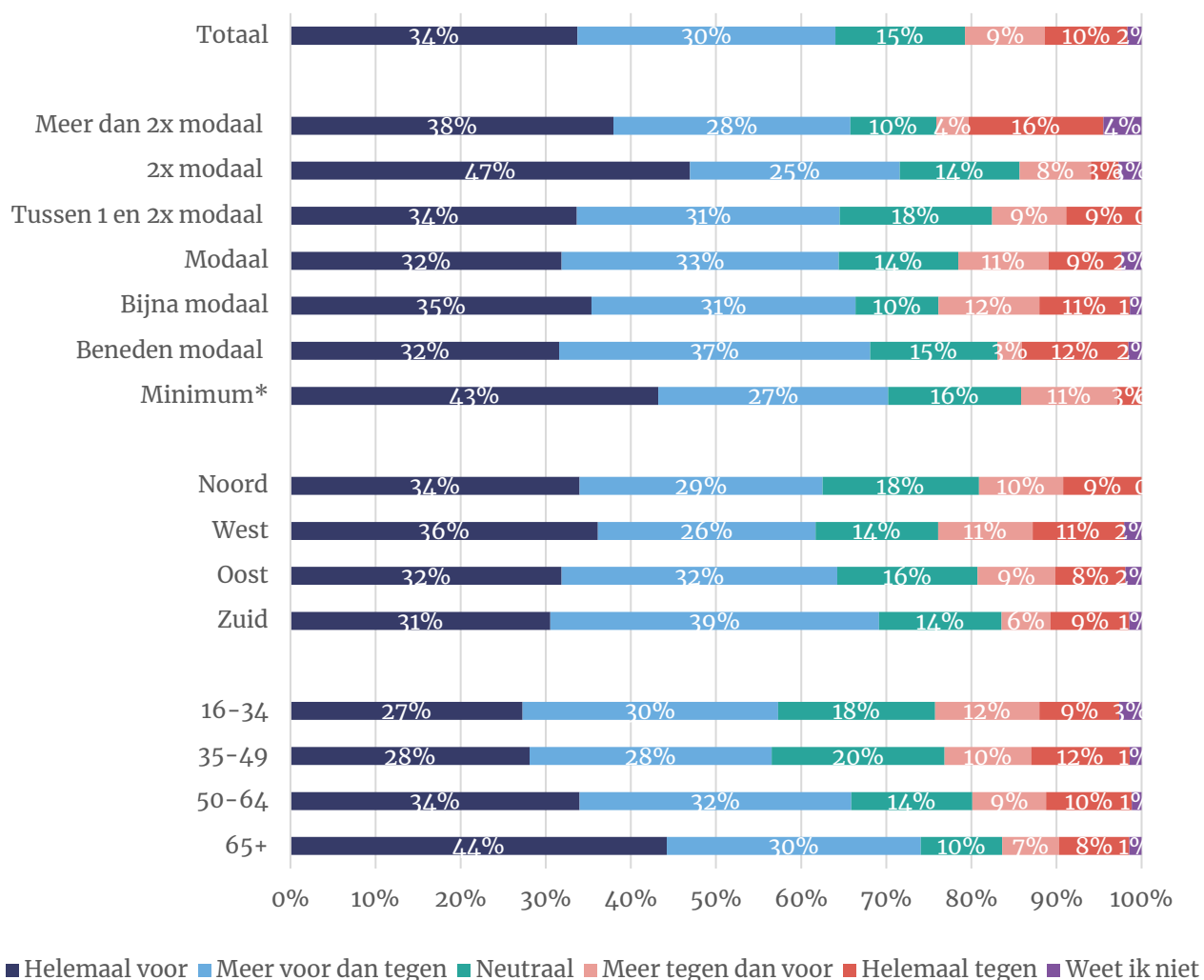
Steun naar socio-demografische kenmerken

De steun voor de maatregel is maar beperkt afhankelijk van inkomen. Alhoewel de laagste inkomensgroep (indicatief percentage vanwege lage n) minder vaak tegen de maatregel is dan de hoogste, is er onder de groep '2x modaal' nog meer steun dan onder de laagste inkomensgroep.

Ook naar regio zien we maar heel beperkt verschillen.

Uitgesplitst naar leeftijd zien we wel verschillen. Ouderen zijn vaker voor de maatregel dan andere leeftijdsgroepen. Maar liefst drie op de vier (74%) geven aan (helemaal) voor de maatregel te zijn. Onder jongeren geldt dit voor 57 procent.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)⁴



⁴ Percentages voor de groep met een minimuminkomen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=30).



Steun naar huidig gedrag

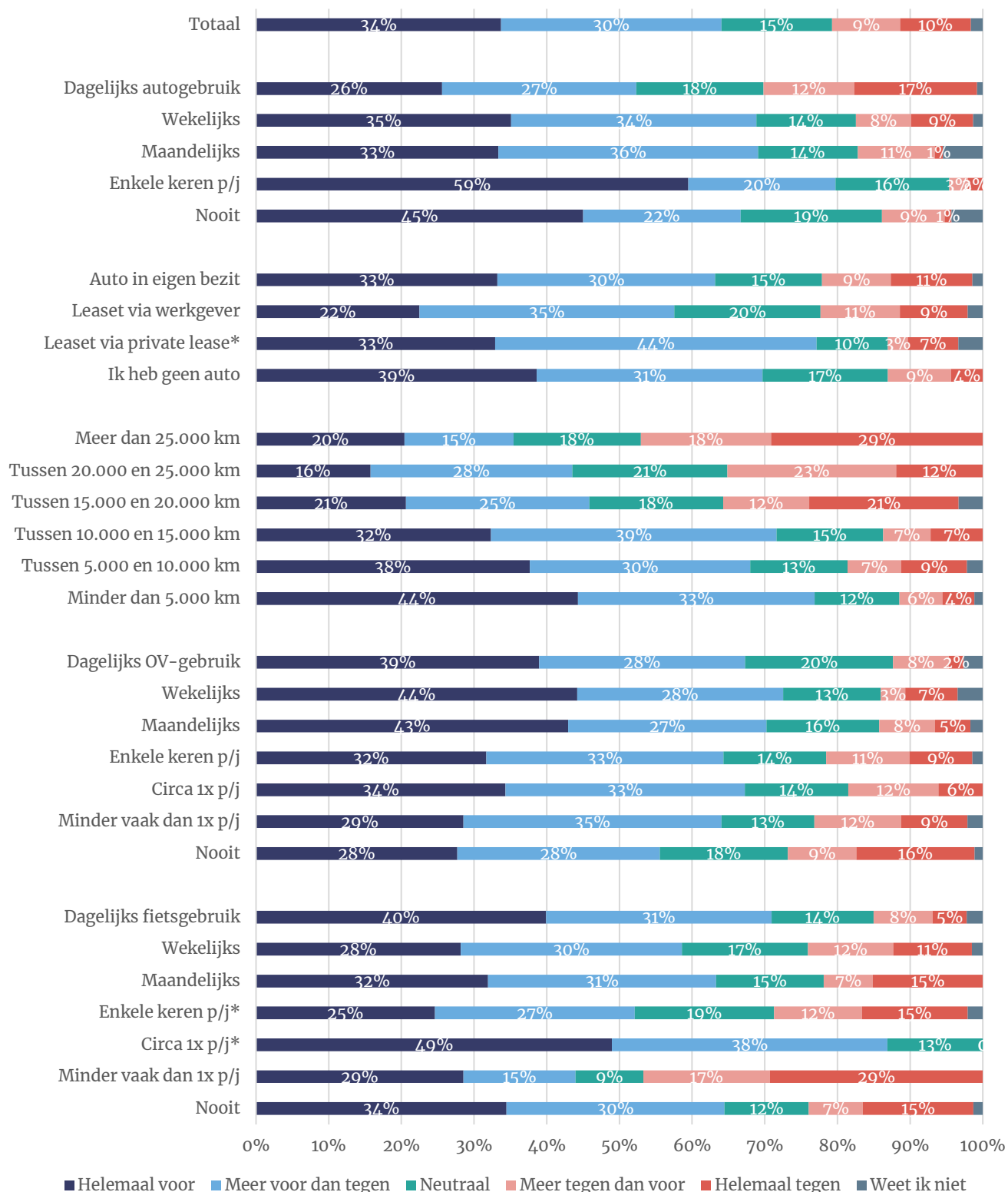
Meer dan de helft van de dagelijkse autogebruikers (53%) is voor de maatregel, 29 procent is tegen. Dit verschilt in beperkte mate van de gemiddelde Nederlander (64% voor, 19% tegen). Nederlanders die zelden tot nooit auto rijden zijn vaker voor (67% voor, 10% tegen).

We zien dat de steun afneemt naarmate autogebruikers meer kilometer per jaar rijden. Onder de groep die meer dan 25.000 kilometer rijdt is een derde (35%) voor en 47 procent tegen. Van degenen die minder dan 5.000 kilometer per jaar rijden is 77 procent voor en 10 procent tegen.

In de maatregelbeschrijving wordt aangegeven dat automobilisten die jaarlijks meer dan 15.000 kilometer rijden waarschijnlijk meer gaan betalen. We zien daarom duidelijke verschillen tussen hen die hier net onder en net boven zitten. Van de groep tussen de 15 en 20.000 kilometer per jaar is 46% voor de maatregel, tegenover 71% van de groep die tussen de 10 en 15.000 kilometer rijdt.

Dagelijkse OV-gebruikers zijn vaker voor de maatregel dan gemiddeld (67% voor, 10% tegen). Datzelfde geldt voor dagelijkse fietsers (71% voor, 13% tegen).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)⁵



⁵ Voor twee categorieën zijn de uitkomsten indicatief vanwege een laag aantal waarnemingen: leaset via private lease (n=33) en enkele keren p/j fietsgebruik (n=16).



4.1.4 Verwacht gedrag

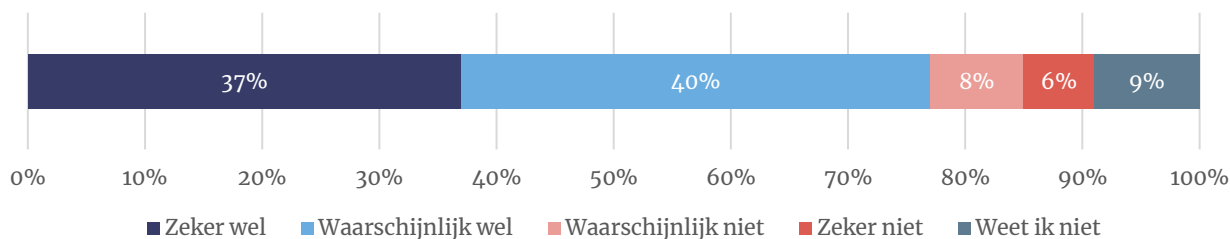
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

De overgrote meerderheid (77%) is van plan zich te houden aan de maatregel. Veertien procent zegt zich (waarschijnlijk) niet aan de maatregel te gaan houden.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=873)

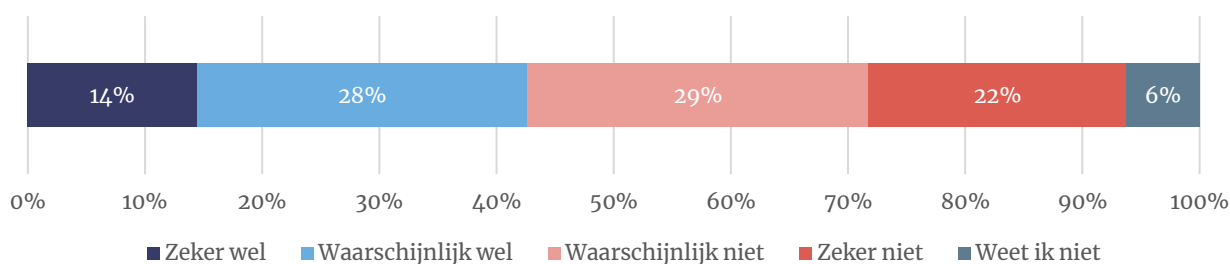


Geneigdheid tot gedragsverandering

Veertien procent van degenen op wie de maatregel van toepassing is, geeft aan ‘zeker’ vaker het OV of de fiets te gaan pakken in plaats van de auto als de vlakke kilometerheffing wordt ingevoerd. De categorie ‘zeker wel’ geeft doorgaans een goede indicatie van te verwachten gedrag. Ongeveer de helft (51%) geeft aan dit (waarschijnlijk) niet te gaan doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=873)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.



Beter OV

“Beter openbaar vervoer op het platteland.”

“Betere OV verbinding in mijn stadsdeel. Nu rijdt er geen OV terwijl er inmiddels meer dan 2600 mensen wonen in dit nieuwe stadsdeel (Almere Nobelhorst).”

“Een betere o.v. op het platteland/dorpen.”

“Veeeeeel beter en goedkoper ov. Als ik nu bijv. naar werk wil met ov moet ik 3x overstappen, 15minuten fietsen en 15minuten lopen.”

Goedkoper OV

“Alternatieven bieden. Betere OV voorzieningen die ook nog eens goedkoper zijn. Nu maak ik de afweging op basis van de drukte en de tijd die het mij kost om met de auto te gaan vs die met de trein.”

“Betaalbare OV, Zorgen dat het OV te vertrouwen is.”

“Gratis openbaar vervoer.”

Betere fietsinfrastructuur

“Een betere infrastructuur, meer treinstations if trams, fietssnelroutes.”

“Openbaar vervoer goedkoper maken, meer fietsenstallingen.”

“Meer fietspaden aanleggen en ze beter onderhouden.”

Belasting aanpassen

“Belasting heffen op basis van aanschafprijs. Hoe duurder de auto, des te meer belasting per km.”

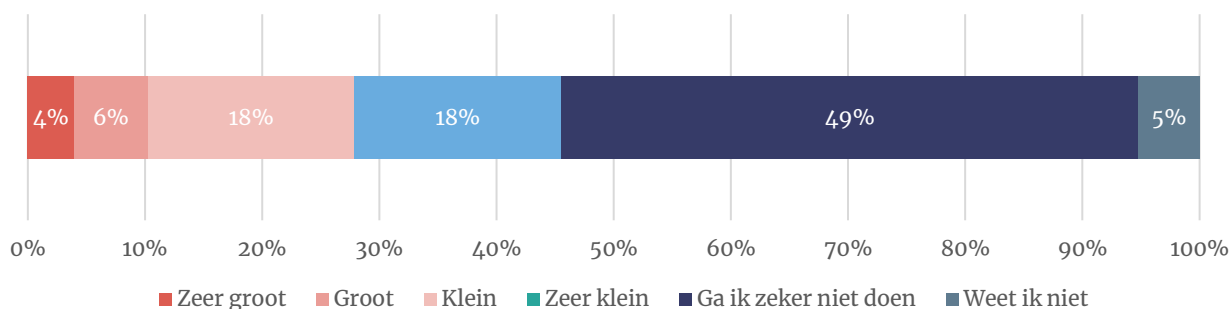
“Belasting omlaag, benzineprijs omhoog.”

“Heffingen via de belasting laten lopen.”

Neiging tot verzet

Tien procent van de Nederlanders schat de kans groot tot zeer groot in dat zij in verzet zullen komen tegen deze maatregel als de overheid concrete plannen presenteert de maatregel in te voeren. Ook hier geldt: de categorie ‘zeer groot’ (4%) geeft een redelijke indicatie van te verwachten gedrag. Verreweg de meeste mensen zullen zich dus niet tegen deze maatregel verzetten.

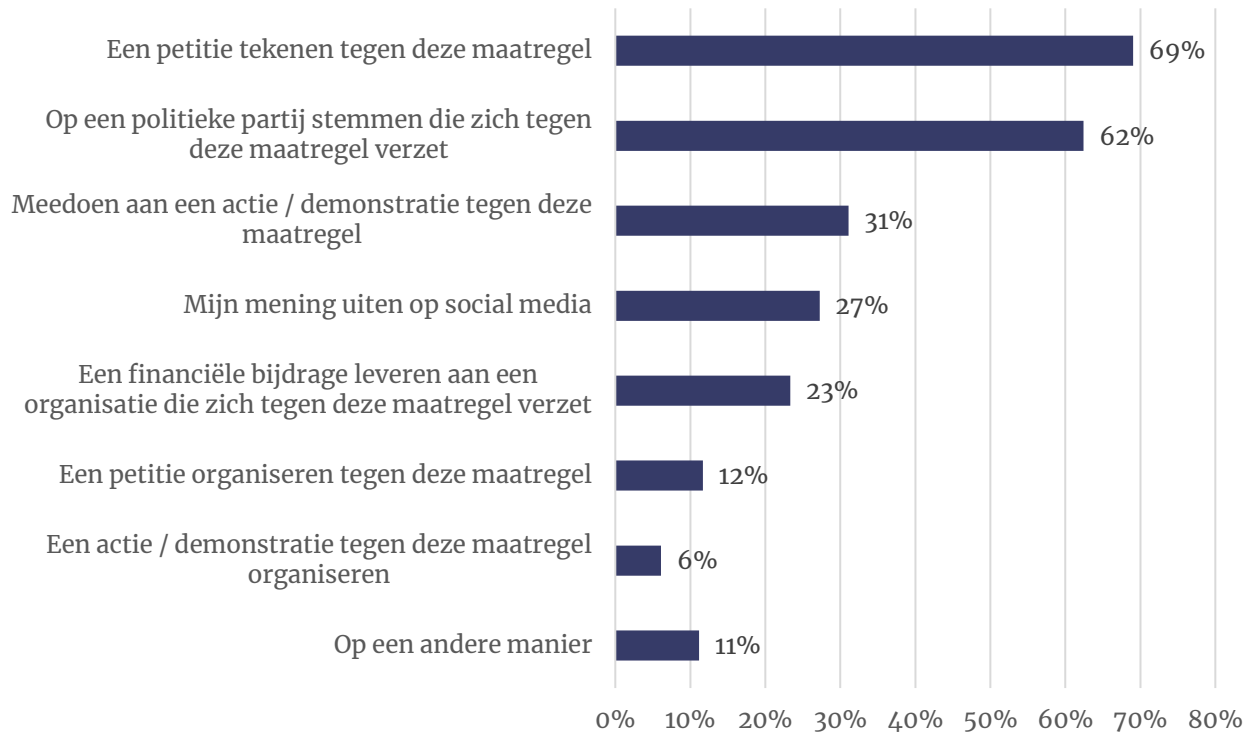
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)



De meerderheid van de Nederlanders die de kans (zeer) groot inschatten in verzet te zullen komen tegen de maatregel zeggen een petitie te gaan tekenen (69%) of op een politieke partij te gaan stemmen die zich verzet tegen de maatregel (62%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=95)



4.1.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Het lijkt erop dat automobilisten in de vier laagste inkomenscategorieën (modaal tot en met minimum) eerder geneigd zijn te kiezen voor het gedragsalternatief als gevolg van deze maatregel dan de hogere inkomensgroepen (twee keer modaal of meer). Anders gezegd: hogere inkomens zijn minder van vaak van plan minder te gaan rijden.

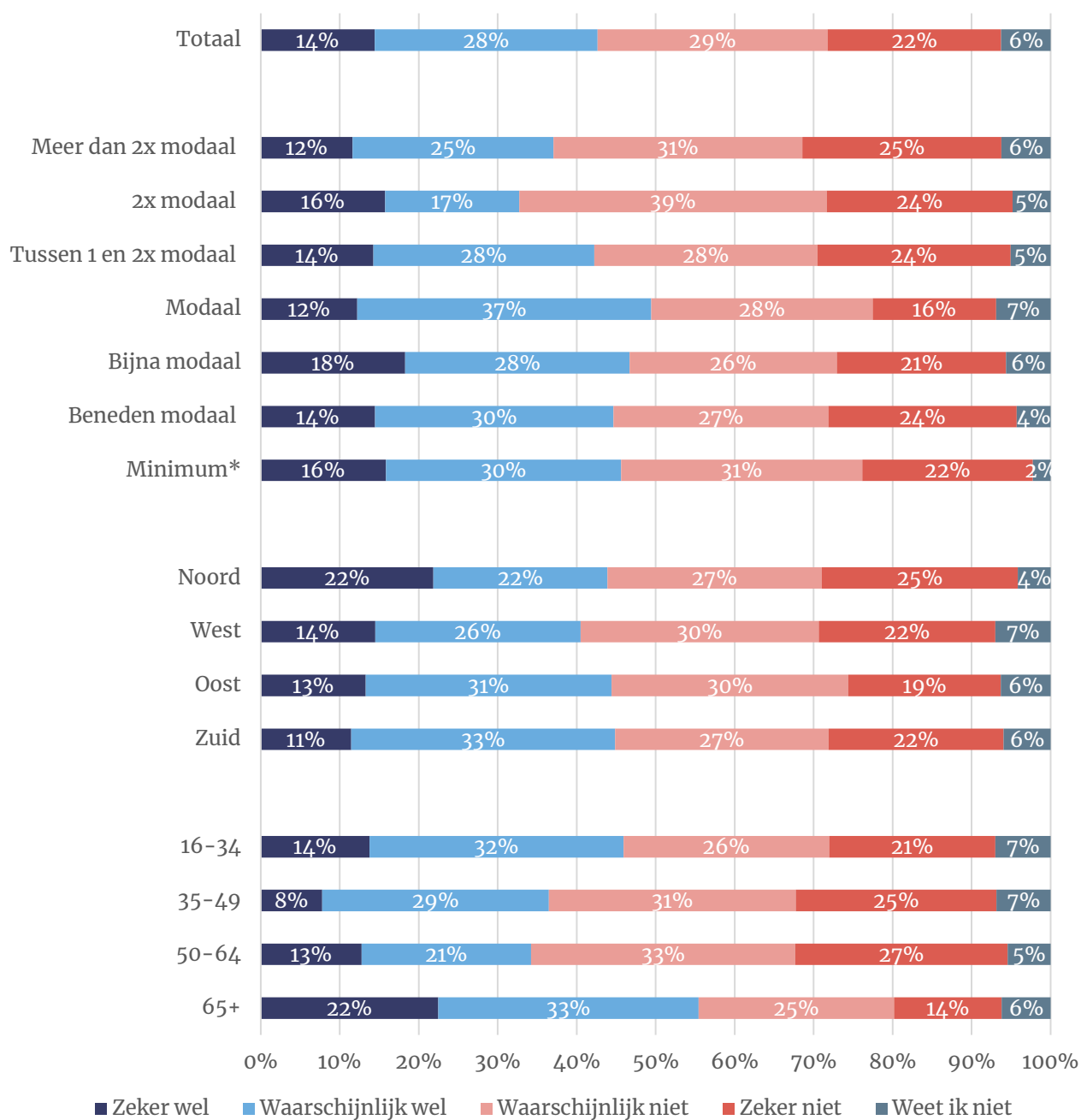
Ter illustratie: van de mensen met twee keer modaal zegt 33 procent (waarschijnlijk) minder vaak de auto te gaan nemen als de maatregel wordt doorgevoerd, terwijl dit onder mensen met een minimuminkomen 46 procent is. Kijken we alleen naar het aandeel 'zeker wel' (12 en 16%) dan zijn de verschillen klein.

Inwoners van Noord-Nederland zeggen vaker 'zeker' (22%) minder vaak de auto te gaan gebruiken dan Nederlanders uit de andere windstreken. Het deel dat dit 'waarschijnlijk' (22%) zegt te gaan doen is echter weer kleiner waardoor regionale verschillen beperkt lijken.

Zowel jongeren (tot 34 jaar, 46%) als ouderen (65+, 55%) zijn vaker geneigd het gewenste gedrag te vertonen dan de middelste leeftijdsgroepen (34% en 37%).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=873)⁶



⁶ Percentages voor de groep met een minimuminkomen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=30).

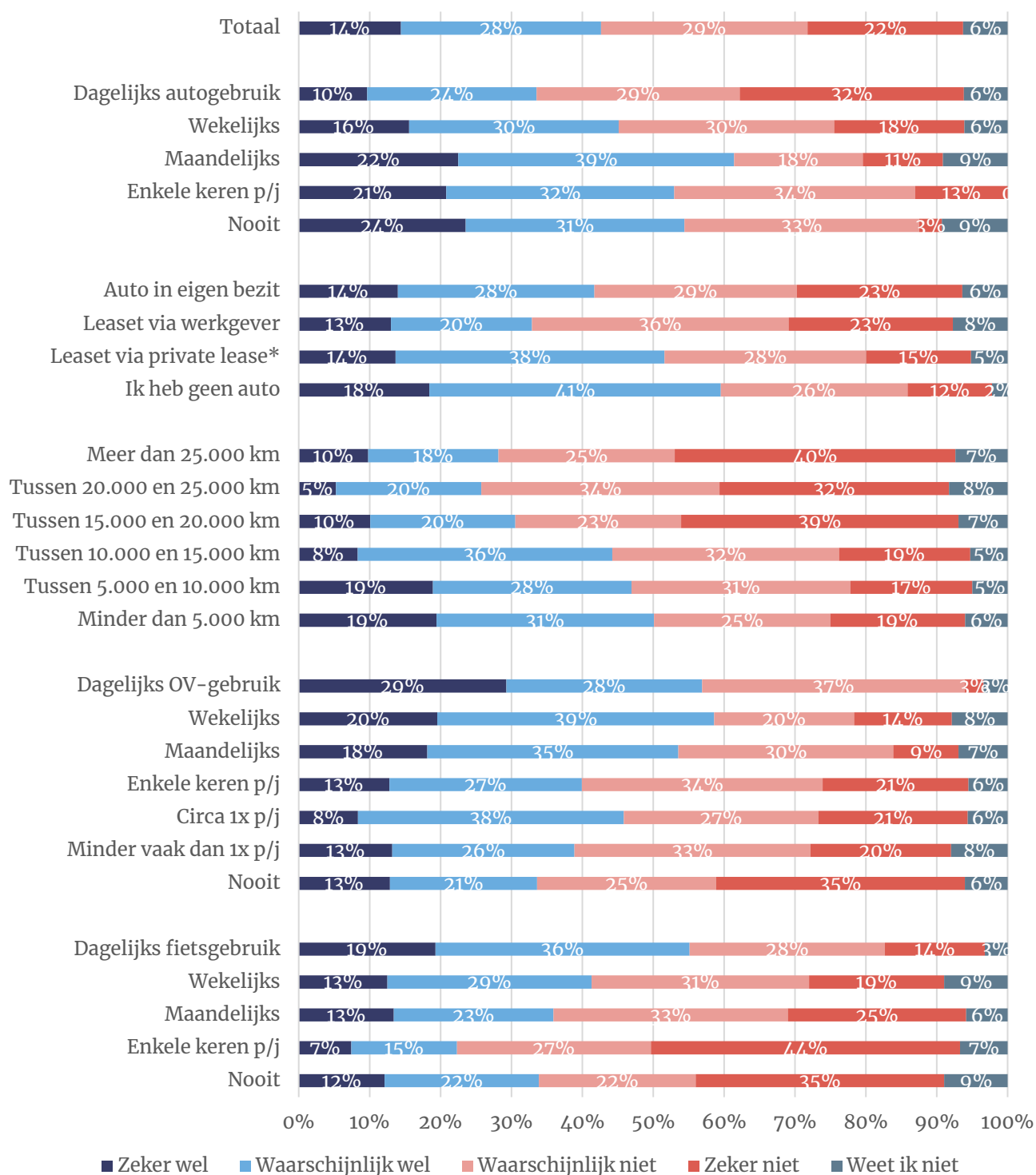


Huidig gedrag

We zien een duidelijke relatie naar autogebruik en -bezit. Automobilisten die vaak rijden en veel kilometers maken zijn minder gevoelig voor de maatregel dan degenen die minder rijden. Het omslagpunt ligt bij 15.000 kilometer per jaar, degenen die meer rijden dan dit zijn minder ('zeker') geneigd hun gedrag aan te passen.

Een derde (34%) van de dagelijkse autogebruikers zegt (waarschijnlijk) vaker te kiezen voor het OV en de fiets in plaats van de auto als de maatregel wordt ingevoerd. Dit percentage is even groot onder Nederlanders die nooit het OV of de fiets gebruiken.

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = degenen op wie de maatregel van toepassing is (n=873)⁷



⁷ Voor twee categorieën zijn de uitkomsten indicatief vanwege een laag aantal waarnemingen: leaset via private lease (n=33) en enkele keren p/j fietsgebruik (n=16).



4.1.6 Naleving naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

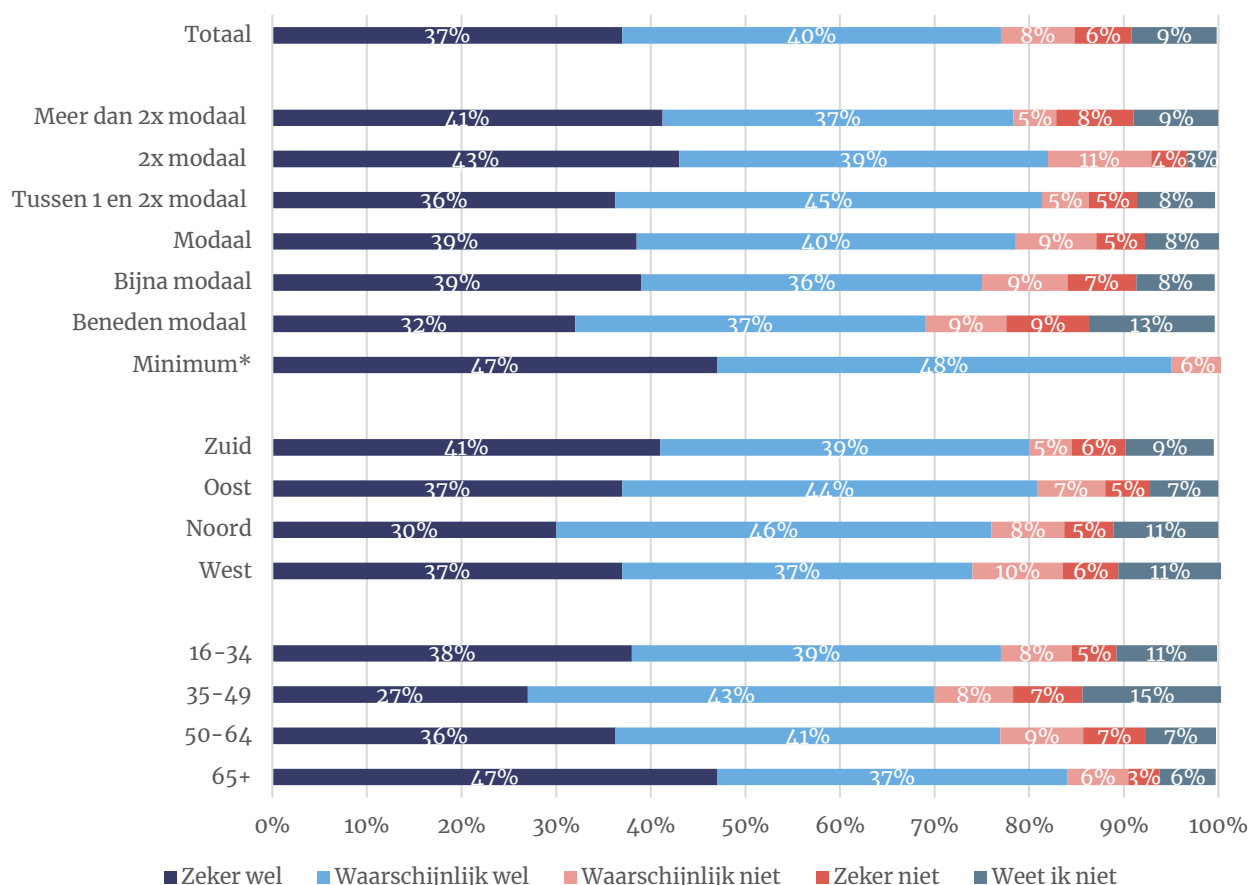
Socio-demografisch

De groep met een minimuminkomen lijkt het sterkst van plan te zijn zich aan de maatregel te houden. Bijna de helft (47%) gaat dit zeker doen. Hierbij moet worden vermeld dat dit een indicatief percentage is vanwege het lage aantal waarnemingen (n=30). Nederlanders met een beneden modaal inkomen zijn juist weer iets minder geneigd tot naleving (32% zeker wel, 18% zeker/waarschijnlijk niet).

Inwoners van Noord-Nederland zijn iets minder vaak van plan zich aan de maatregel te houden (30% zeker) dan gemiddeld (37% zeker). Ouderen zijn vaker van plan zich eraan te houden (47% zeker). Vooral in vergelijking met 35- tot 49-jarigen (27% zeker).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingstelsel gaat betalen wanneer je de auto gebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=873)⁸



⁸ Percentages voor de groep met een minimuminkomen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=30).



Huidig gedrag

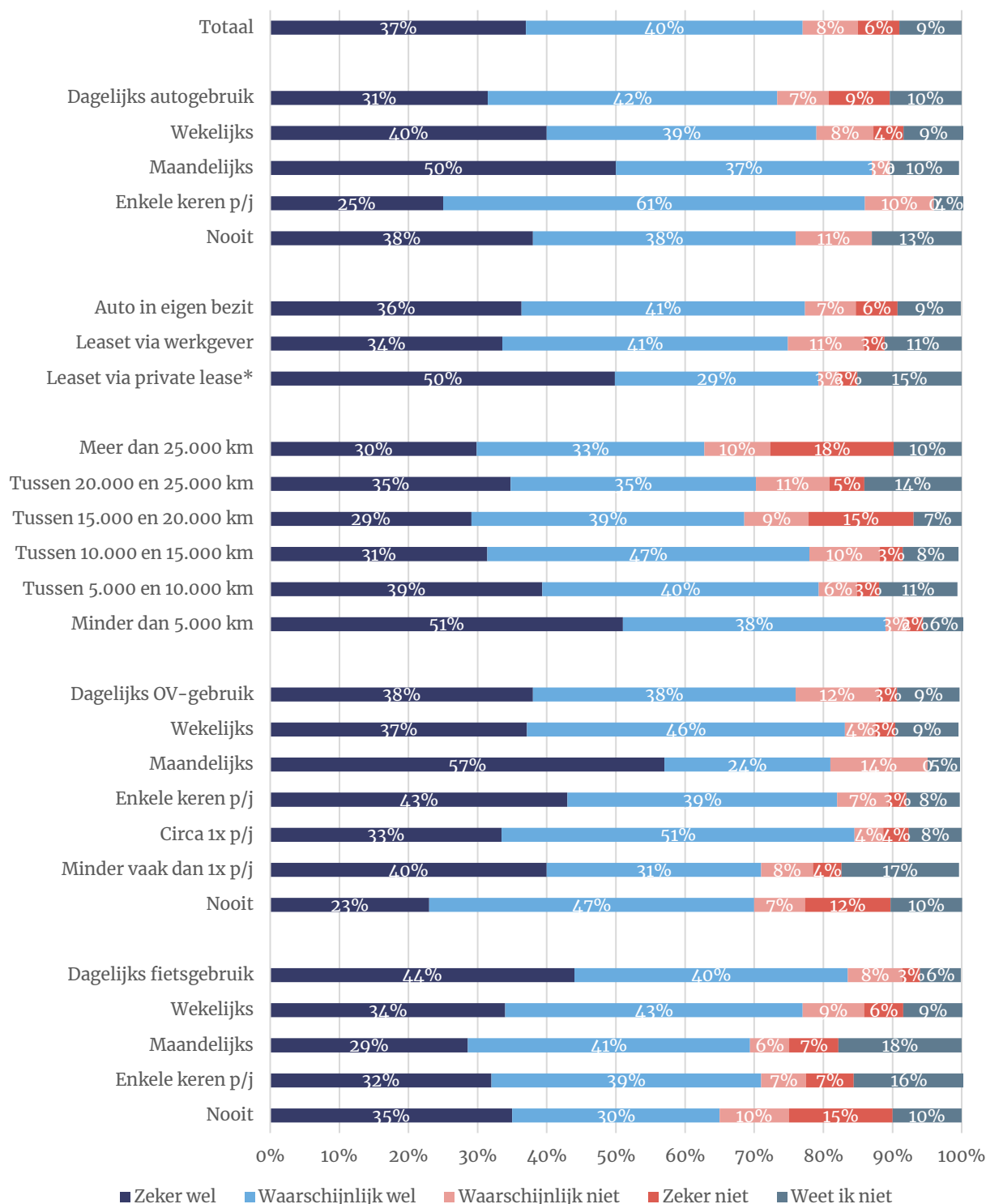
Circa een op de tien (9%) van de dagelijkse autogebruikers gaat zich, naar eigen zeggen, zeker niet houden aan het nieuwe belastingsysteem als deze maatregel wordt ingevoerd. Nog eens zeven procent zegt dit waarschijnlijk niet te gaan doen. Bijna een op de drie (31%) van deze groep zegt dit wel zeker te gaan doen. Ook de groep die enkele keren per jaar gebruik maakt van de auto is vrij sceptisch. Slechts een op de vier van hen zegt zich zeker aan de maatregel te houden.

Ook is er een negatief verband tussen het aantal kilometers dat iemand rijdt en de geneigdheid tot naleving. Meer dan een op de vier (28%) van de automobilisten die meer dan 25.000 kilometer per jaar rijden gaan zich waarschijnlijk of zeker niet aan het betalingsysteem houden. Ook de twee groepen (16 en 24%) daaronder zijn dit relatief vaak van plan. Nederlanders die nooit het OV of de fiets gebruiken zijn ook vaker van plan zich niet aan de maatregel te houden.



Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=873)⁹



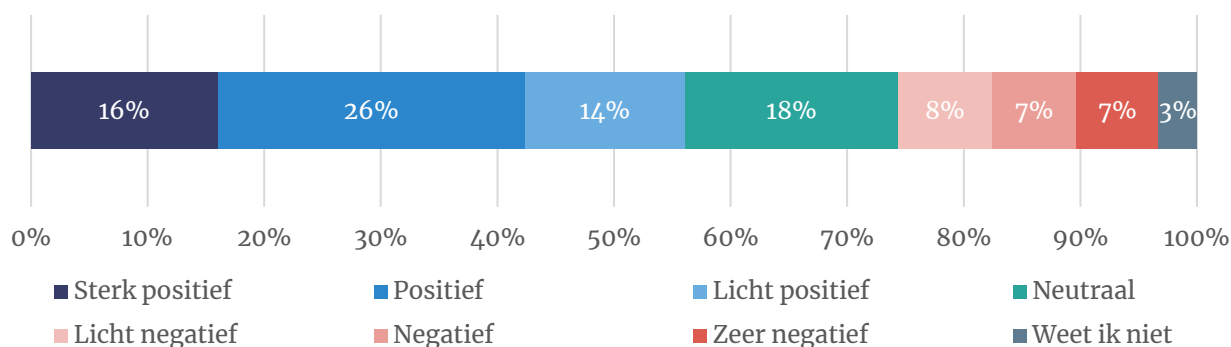
⁹ Voor twee categorieën zijn de uitkomsten indicatief vanwege een laag aantal waarnemingen: leaset via private lease (n=33) en enkele keren p/j fietsgebruik (n=16).



4.1.7 Persoonlijke relevantie

De meerderheid van de Nederlanders (56%) verwacht een positieve invloed van de maatregel op hun eigen leven. Bijna een kwart (22%) verwacht een negatieve invloed, waarvan 7 procent zeer negatief.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.000)



4.1.8 Betrokkenheid

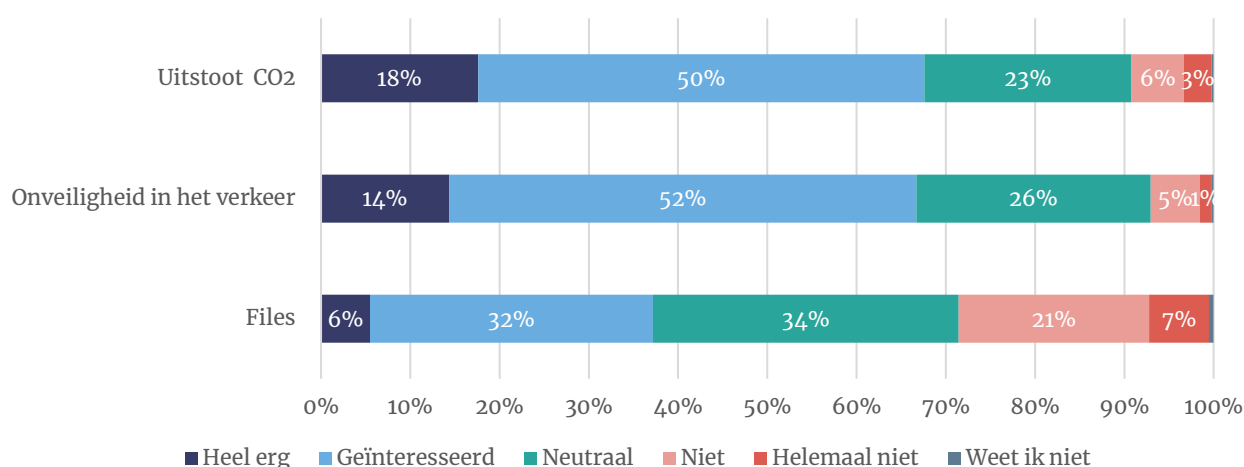
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant ‘betrokkenheid’ bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel “vlakke kilometerheffing” is bedoeld om drie problemen tegen te gaan: uitstoot CO₂ en andere schadelijke stoffen, (on)leefbaarheid bebouwde omgeving en files.

Interesse

In twee van de problemen die deze maatregel zou moeten helpen oplossen is een meerderheid van de Nederlanders geïnteresseerd: leefbaarheid bebouwde omgeving (80%) en CO₂-uitstoot (68%). Voor files geldt dit in mindere mate (38%).

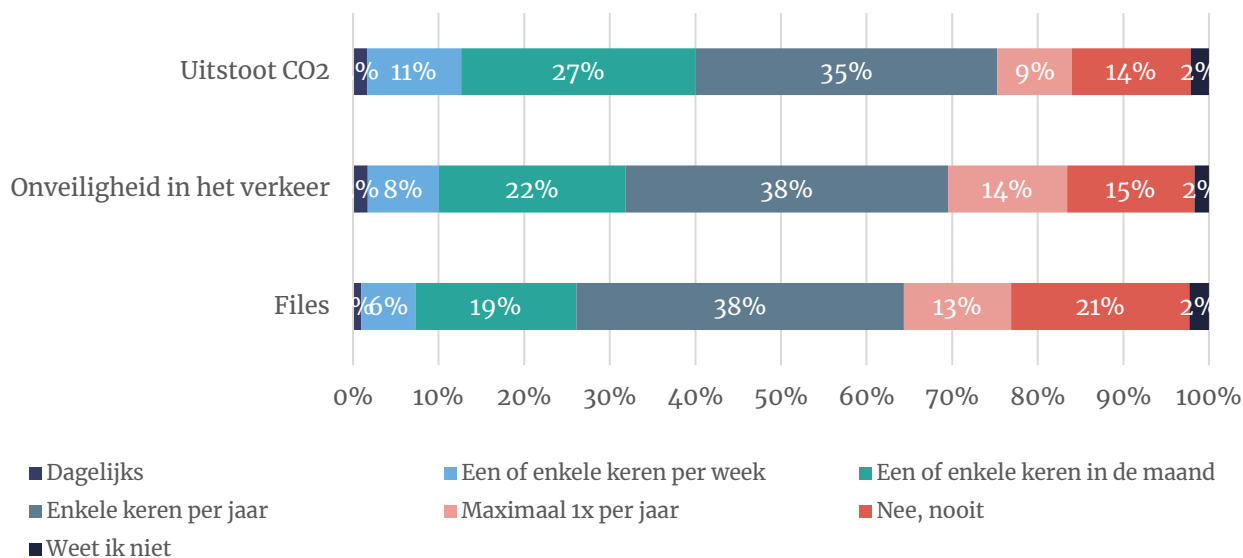
In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Voor leefbaarheid geldt dit voor ongeveer een op drie (32%), terwijl files door 26 procent maandelijks worden besproken.

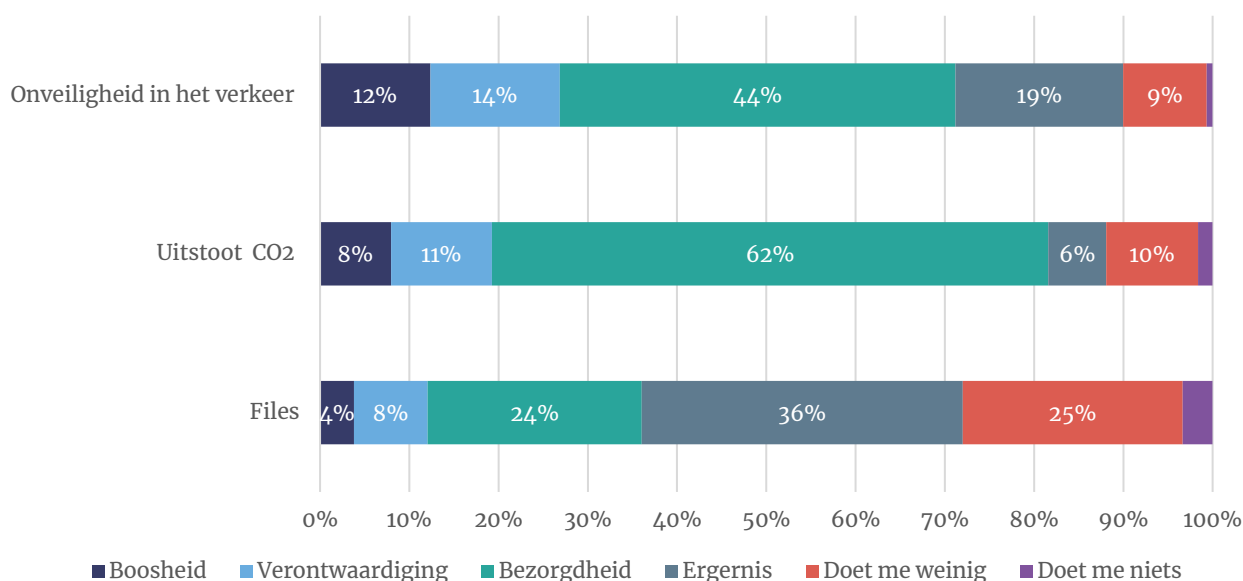
Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen? Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



Emotie

CO2-uitstoot (62%) en leefbaarheid bebouwde omgeving (54%) roepen vooral bezorgdheid op. Files roepen – meer dan de andere twee problemen – ergernis (36%) op en minder bezorgdheid (24%). Een kwart (25%) doet het weinig, 3 procent doet het zelfs niets.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



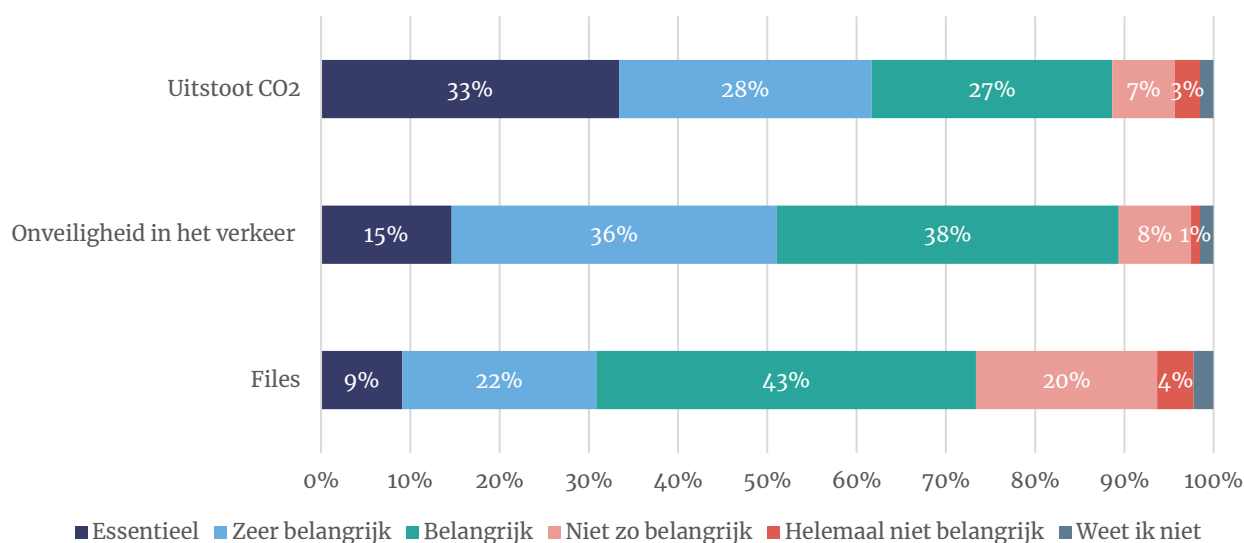
Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van alle drie problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’¹⁰. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als het meest urgente probleem van deze drie. Een op drie vindt het ‘essentieel’ om dit nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van de files wordt wel ‘belangrijk’ gevonden, maar niet zo vaak ‘essentieel’ of ‘zeer belangrijk’. Een kwart (24%) vindt het aanpakken van de files niet zo of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



¹⁰ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.2 Emissiegebaseerde kilometerheffing

De volgende paragraaf gaat in op het instellen van een emissiegebaseerde kilometerheffing. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Belastingheffing op basis van het aantal gereden kilometers en de CO₂-uitstoot van de auto

“Nu betalen mensen voor het bezit van een auto via de wegenbelasting. Om de natuur en het milieu te verbeteren wil de overheid de uitstoot van schadelijke stoffen door het autoverkeer verminderen. Een idee hiervoor is om de wegenbelasting te vervangen door een systeem, waarbij je betaalt voor het gebruik van de auto. Daarbij is het bedrag per kilometer hoger, als de auto meer CO₂ uitstoot. Rij je in een ‘schone’ auto, dan ga je er zo financieel op vooruit. Mensen die veel kilometers rijden in meer vervuilende auto’s gaan meer betalen dan nu.”

4.2.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande figuur geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores op eerlijkheid en naleving zijn hoog.

Deze maatregel scoort laag op intentie gedragsverandering, namelijk een 2,8. Oftewel, er zijn meer mensen geneigd hun gedrag niet aan te passen (vaker het OV of de fiets nemen, en minder vaak de auto) ten gevolge van deze maatregel dan mensen die dit wel van plan zijn.

Scores voor maatregel “Belastingheffing op basis van het aantal gereden kilometers en de CO₂-uitstoot van de auto”

Persoonlijke relevantie in rood, houding in blauw, gedrag in groen. (3.0 = neutrale score)



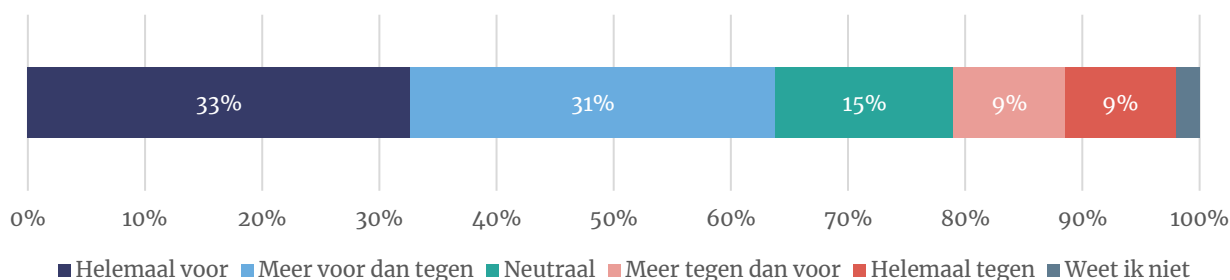
4.2.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Een meerderheid van de Nederlanders (64%) is dan wel helemaal voor (33%) dan wel meer voor dan tegen (31%). Negen procent is helemaal tegen de maatregel.

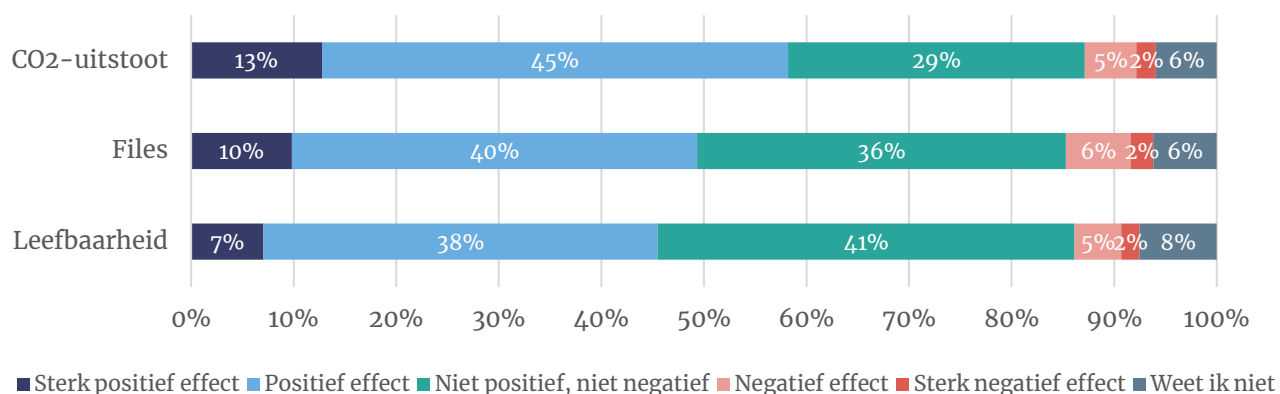
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid van de omgeving en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en files. Een meerderheid (58%) denkt dat de maatregel effect kan hebben op het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Weinig Nederlanders (<8%) verwachten negatieve effecten voor deze drie problemen.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten) Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)

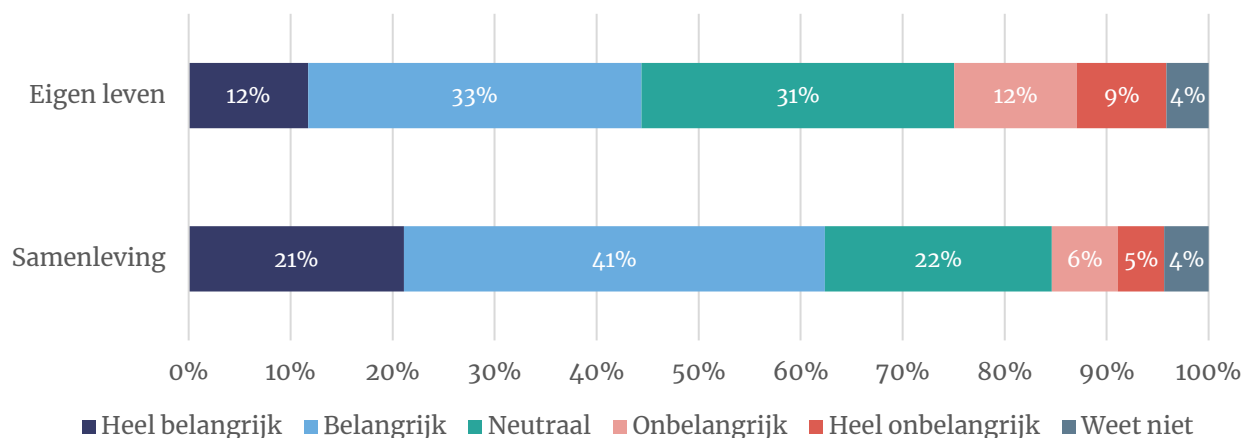


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Wat betreft het belang voor het eigen leven geeft 45 procent aan dit (heel) belangrijk te vinden, 21 procent vindt het (heel) onbelangrijk.

Men vindt het belangrijker voor de samenleving, namelijk 62 procent. Elf procent vindt het invoeren van de maatregel (heel) onbelangrijk voor de samenleving.

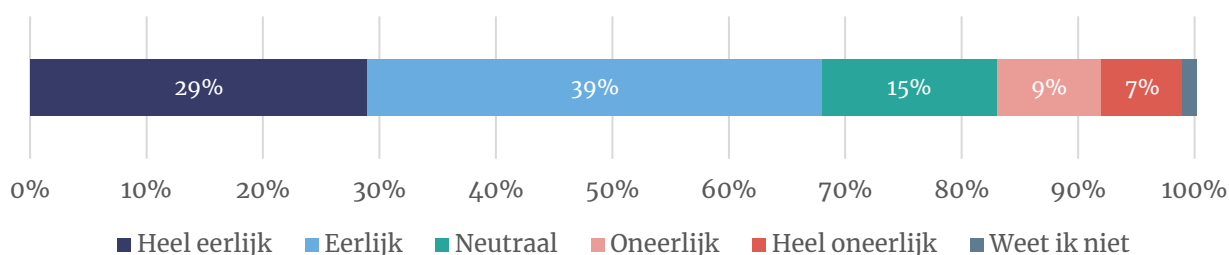
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Eerlijkheid

Bijna zeven op de tien (68%) vinden de maatregel (heel) eerlijk. Zestien procent vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Aan degenen die de maatregel oneerlijk vinden (16%), is gevraagd waarom zij dit vinden. Hierop wordt veelal geantwoord dat men de argumenten bij deze maatregel niet overtuigend vindt (48%) of dat de kosten oneerlijk verdeeld zijn (39%).

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

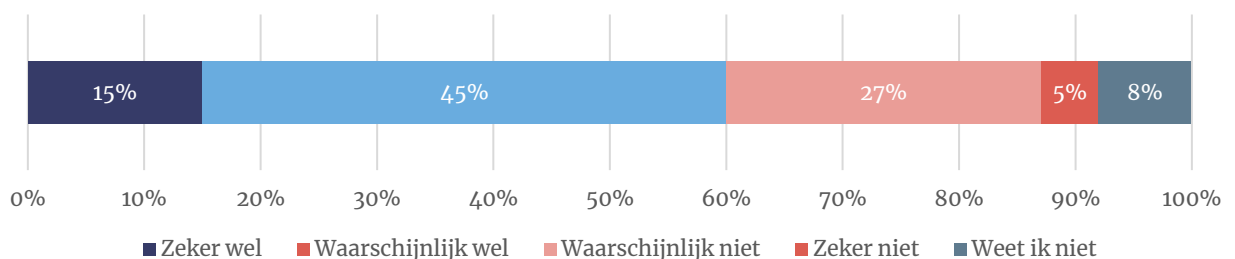
Meerdere antwoorden mogelijk Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=145)



Uitvoerbaarheid

Een meerderheid (60%) denkt dat het de overheid lukt om de maatregelen uit te voeren. Een derde (32%) is het hier niet mee eens. Vijf procent denkt zelfs dat het de overheid zeker niet zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Waarom zou het niet lukken de maatregelen in te voeren en te handhaven?

We vroegen degenen die twijfelen over de uitvoerbaarheid van de maatregel uit te leggen waarom zij denken dat de overheid het niet zal lukken. Hieronder enkele thema's die naar voren komen.

Te veel administratie voor controle maatregel

“Daarvoor zou er een zeer omvangrijke administratie voor opgetuigd moeten worden.”

“Controle hierop zal moeilijk worden en de handhaving nog moeilijker”

Laag vertrouwen in beslisvaardigheid overheid

“Al jaren discussie over kilometerheffing. Nog steeds niet doorgevoerd.”

“Er is al zóveel voorgenomen maar er komt niet écht veel uit!!”

“Kabinet is niet slagvaardig”

Autolobby

“De achterban van sommige partijen die economisch gewin boven het milieu stelt, zullen hevig gaan protesteren”

“De mensen die veel kilometers maken gaan zeuren.”

“Te stevige autolobby”

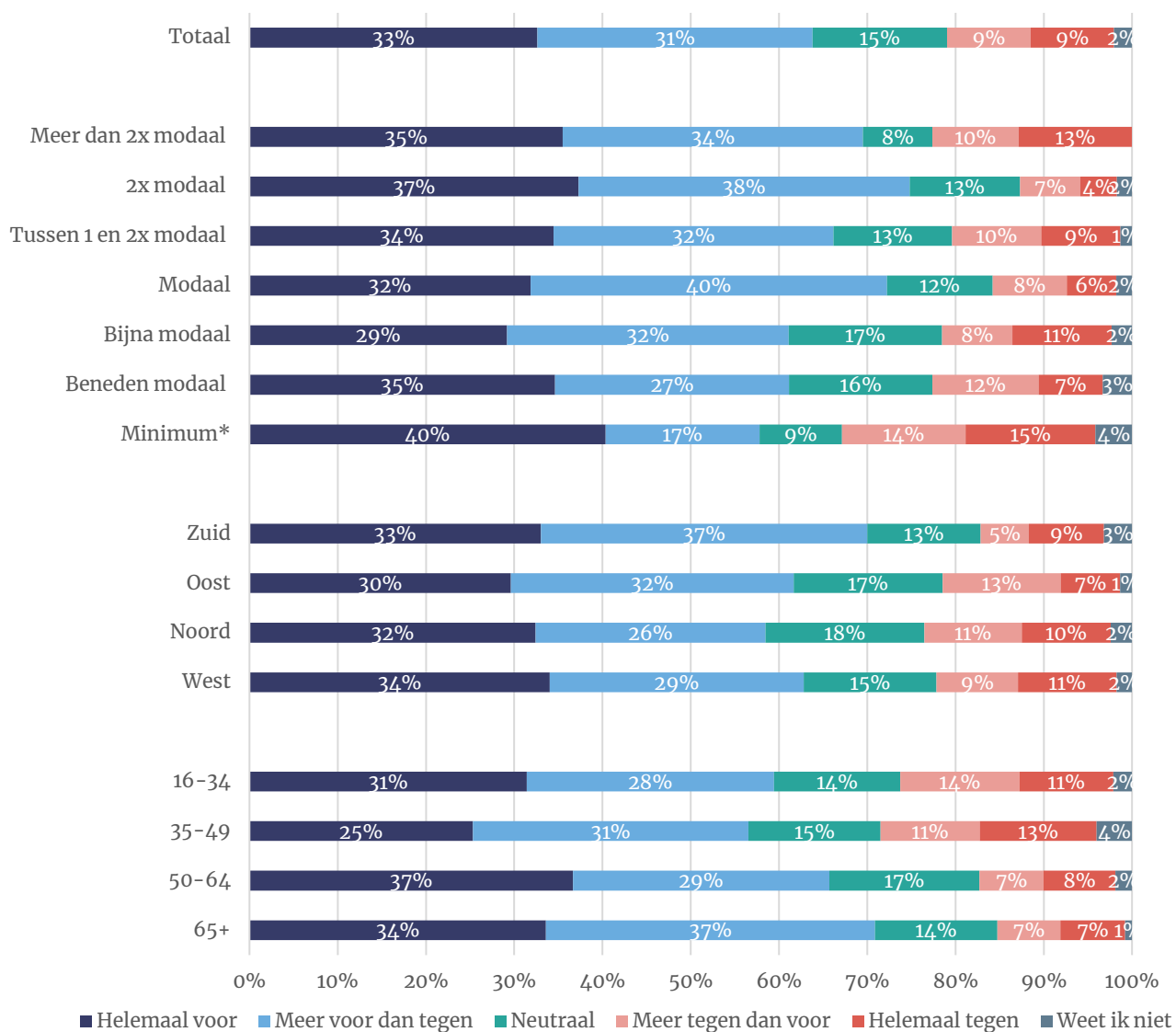
4.2.3 Steun naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken

Steun voor een emissiegebaseerde kilometerheffing varieert beperkt naar inkomen. Zo zien we dat onder de groep met een minimuminkomen veel mensen helemaal voor de maatregel zijn (40%, gemiddeld 33%), maar dat tevens drie op tien (29%) tegen zijn. Ook dat is meer dan gemiddeld (18%). Naar regio zien we geen verschillen. Wel is duidelijk dat 50-plussers vaker voor de maatregel zijn dan 50-minners. Van de twee jongste leeftijdsgroepen is een kwart tegen de maatregel.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)¹¹



¹¹ Percentages voor de groep met een minimum inkomen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=36).

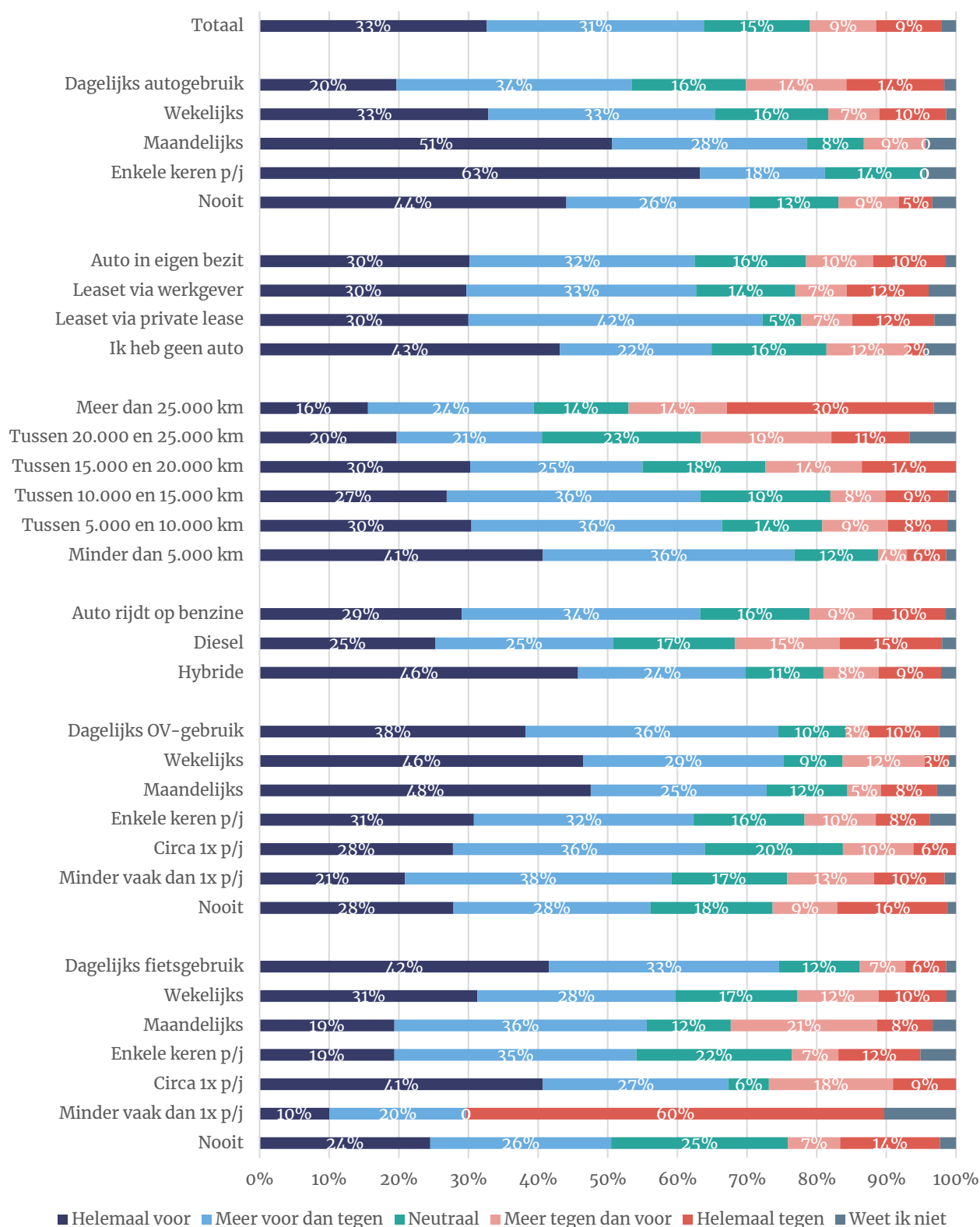
Steun naar huidig gedrag

Naar huidig vervoersmiddelen gebruik en bezit zien we grotere variatie. Dagelijkse autogebruikers zijn minder vaak voorstander dan gemiddeld (54% voor, tegenover 64% gemiddeld). Toch is dit dus wel een nipte meerderheid. Veertien procent van deze groep is helemaal tegen dit nieuwe emissiesysteem. Onder Nederlanders die maandelijks of enkele keren per jaar de auto gebruiken zien we erg brede steun (79 respectievelijk 81% voor). We zien geen verschillen tussen automobilisten die leasen of hun auto in eigen bezit hebben. Wel is er een duidelijk negatief verband tussen steun voor de maatregel en hoe veel iemand rijdt. De meerderheid (14% tegen, 30% helemaal tegen) van de groep die meer dan 25.000 kilometer per jaar rijdt is tegen de maatregel. Nederlanders die minder dan 5.000 kilometer per jaar rijden zijn groot voorstander van de maatregel (77% voor, 10% tegen).

Automobilisten die gebruik maken van een hybride auto zijn eveneens veel vaker voorstander (70%). Drie op tien dieselrijders zijn tegen, datzelfde geldt voor 19 procent van de benzinerijders. Hoe vaker iemand het OV of de fiets gebruikt, hoe vaker hij/zij voor de maatregel is.



Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)¹²



¹² Percentages voor de groep leaset via private lease zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=33).



4.2.4 Verwacht gedrag

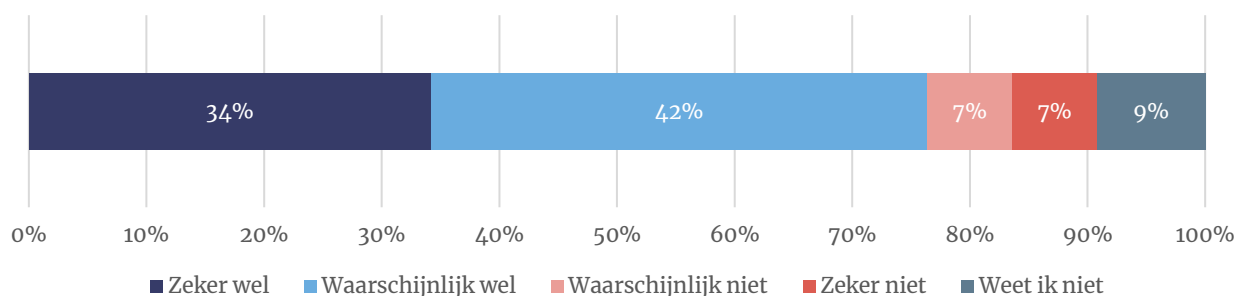
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Driekwart (76%) is van plan te gaan betalen volgens dit nieuwe belastingsysteem. Veertien procent zegt zich (waarschijnlijk) niet te houden aan de maatregel. Zeven procent zegt dit zeker niet te gaan doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=855)

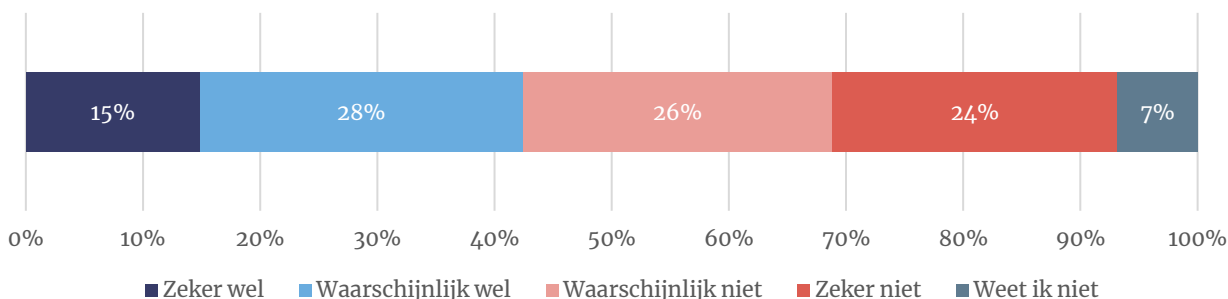


Geneigdheid tot gedragsverandering

Ruim vier op de tien (43%) van degenen op wie de maatregel van toepassing is, geven aan minder vaak de auto te zullen nemen en vaker te gaan kiezen voor OV of fiets. Een groter aandeel (50%) geeft aan dit (waarschijnlijk) niet te doen en dus niet minder vaak de auto te gebruiken. Een op de vier (24%) gaat dit zeker niet doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=855)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Verbetering OV: beschikbaarheid

“Adequaat OV dat mij brengt waar ik heen wil vanaf een plek waar ik wil vertrekken, op een tijdstip dat ik kies.”

“Als het ingevoerd wordt zal ik zeer zeker minder gaan rijden en meer gebruik maken van het OV. Probleem is vaak in de dorpen dat er weinig te OV -en valt. Geen bus !!”

Verbetering OV: goedkoper

“Al het openbaar vervoer echt goedkoop maken. Mijn reden en ik weet van heel veel mensen, wij wonen in buitengebied/platteland, nemen de auto omdat openbaar vervoer niet alleen slecht is geregeld maar vooral te duur! [...]”

“Kaartje goedkoper: verlaag de belasting en BTW op openbaar vervoer (bekostig dit middels inkomstenbelasting op vliegtuigtickets en kerosine). Wanneer je nu met 4 personen van Amsterdam naar Amersfoort reist ben je aan treintickets 75 euro kwijt, dat is duur in vergelijking tot autorijden. Zorg voor goede aansluitingen zodat je comfortabel van deur-deur komt. Of goedkope taxi's die je het laatste stukje brengen. In het buitenland zijn taxi's vaak veel goedkoper dan in NL.”

Promoten/aantrekkelijker maken om ander vervoer te kiezen

“Elektrische auto's betaalbaar maken in de aanschaf.”

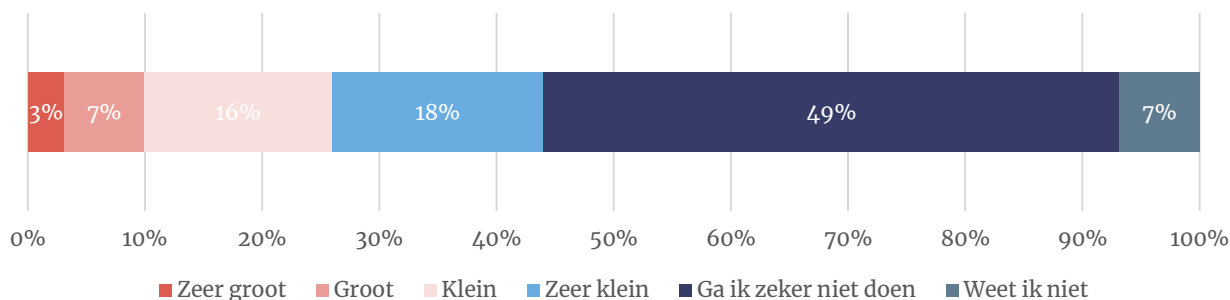
“[...] De overheid en bedrijven reclamecampagne maken voor carpoolen”



Neiging tot verzet

Tien procent van de Nederlanders schat de kans groot tot zeer groot in dat zij in verzet zullen komen tegen deze maatregel als de overheid concrete plannen presenteert de maatregel in te voeren. Verreweg de meeste mensen zullen zich dus niet tegen deze maatregel verzetten.

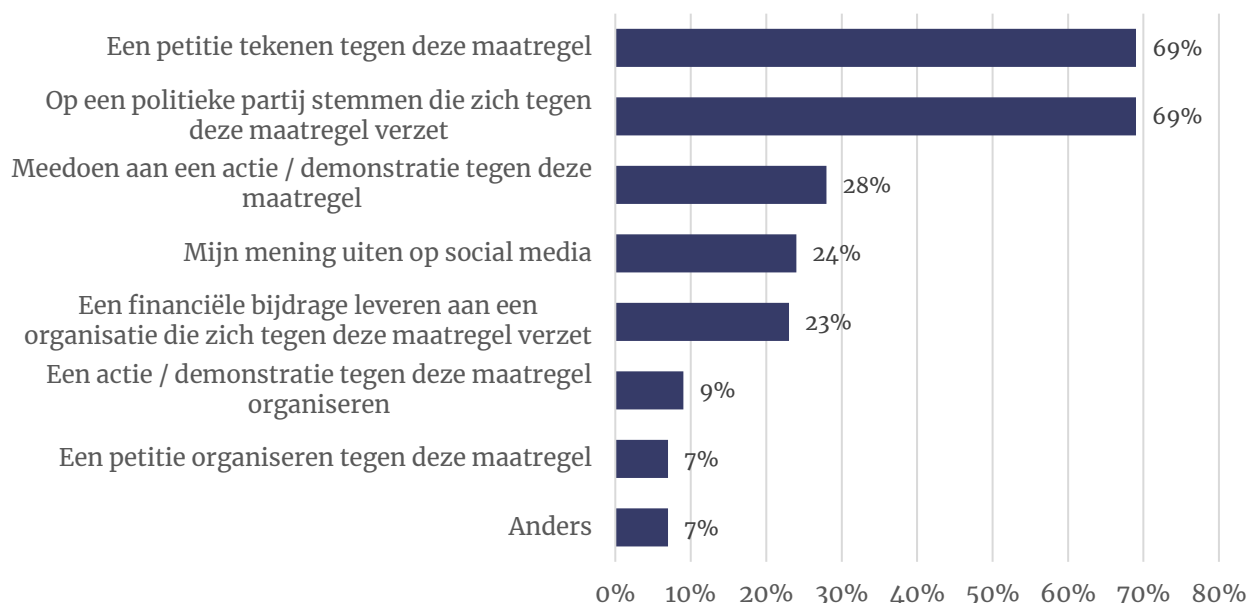
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Een groot deel (69%) zou een petitie ondertekenen tegen deze maatregel of op een politieke partij stemmen die zich tegen de maatregel verzet (69%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=93)



4.2.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

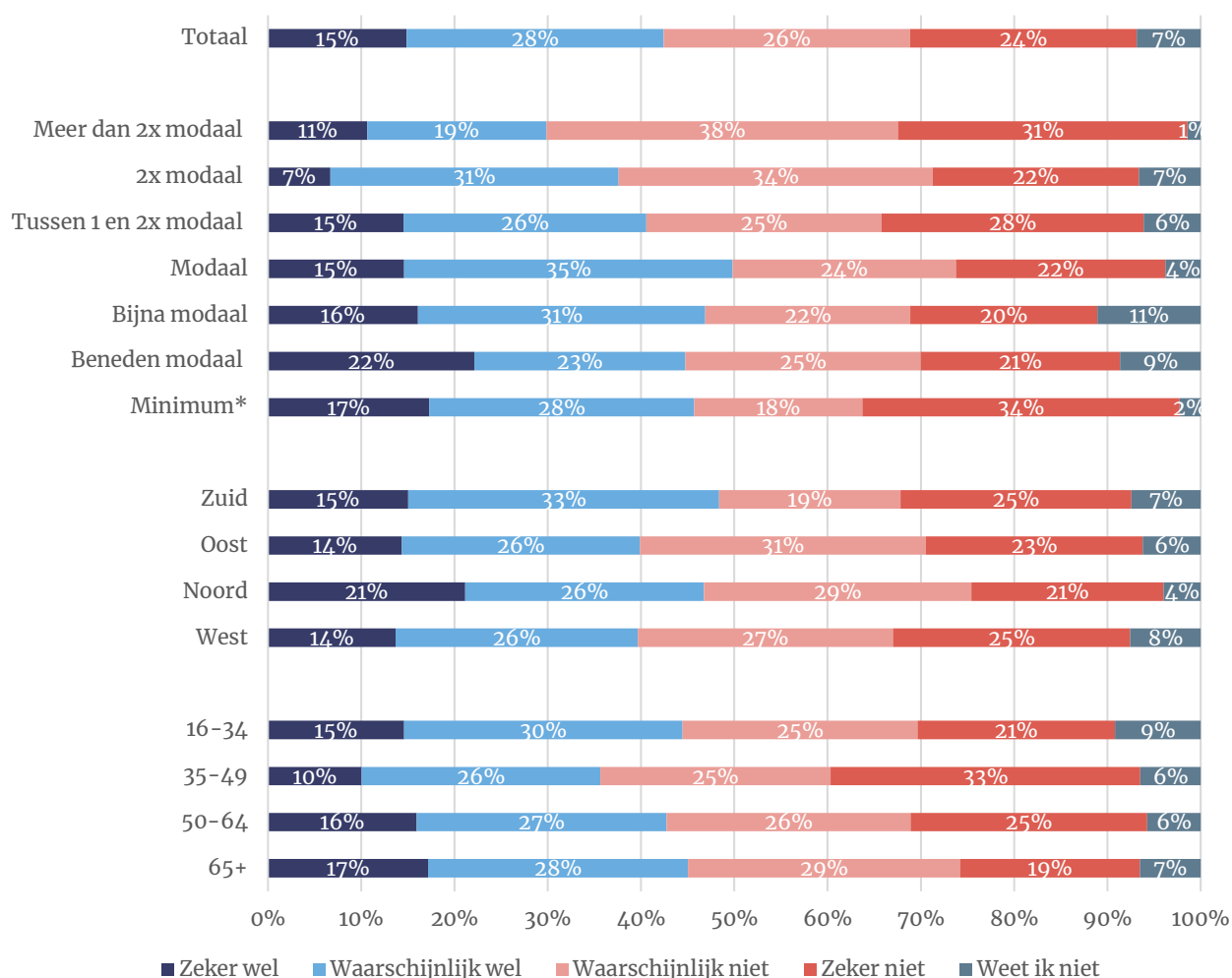
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Door een emissiegebaseerde kilometerheffing in te voeren hoopt de overheid dat mensen minder vaak de auto zullen nemen en vaker het OV of de fiets gaan gebruiken. Onder de hoge inkomensgroepen bestaat hier meer weerstand tegen dan gemiddeld. Elf procent van hen met een meer dan 2x modaal inkomen en zeven procent van degenen met een 2x modaal inkomen zeggen zeker dit gewenste gedrag te gaan uitvoeren als de maatregel wordt ingevoerd. Gemiddeld is dit 15 procent. Per saldo zijn de drie hoogste inkomensgroepen niet van plan minder vaak de auto te nemen en de lagere inkomensgroepen wel. Alleen onder de minima is dit niet het geval al is deze uitkomst indicatief vanwege de lage n. Noordelijke Nederlanders zijn iets vaker geneigd tot gedragsaanpassing dan de rest. Onder 35 tot 49-jarigen bestaat de meeste scepsis naar leeftijdsgroep (58% niet van plan).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=855)¹³



¹³ Percentages voor de groep met een minimum inkomen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=36).



Huidig gedrag

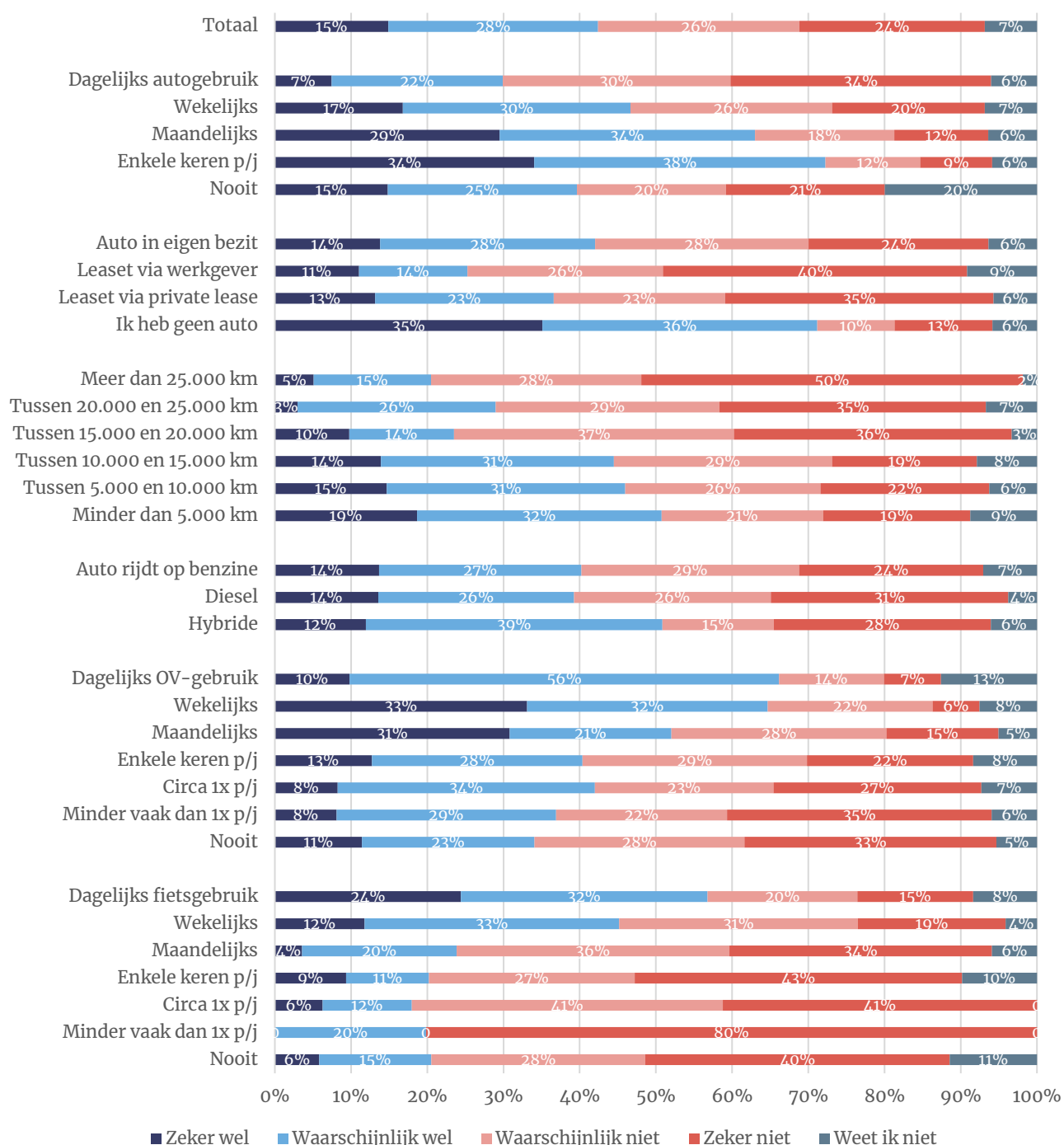
De overheid hoopt met deze maatregel ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor het OV of de fiets. Van de Nederlanders die dagelijks hun auto gebruiken is 7 procent zeker van plan dit te gaan doen. Degenen die minder autorijden lijken eerder geneigd tot het gewenste gedrag (wekelijkse autogebruikers 17% zeker, maandelijkse autogebruikers 29% zeker). Automobilisten die leasen zijn vaker 'zeker niet' (via werkgever 40%, via private lease 35%) van plan de auto te laten staan dan automobilisten met een auto in eigen bezit (24%).

Een op negen (11%) Nederlanders die nooit het OV gebruiken zijn van plan vaker het OV of fiets te gaan nemen en de auto te laten staan ten gevolge van de maatregel. Datzelfde geldt voor 6 procent van de Nederlanders die nooit fietsen.



Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=855)



4.2.6 Naleving naar kenmerken

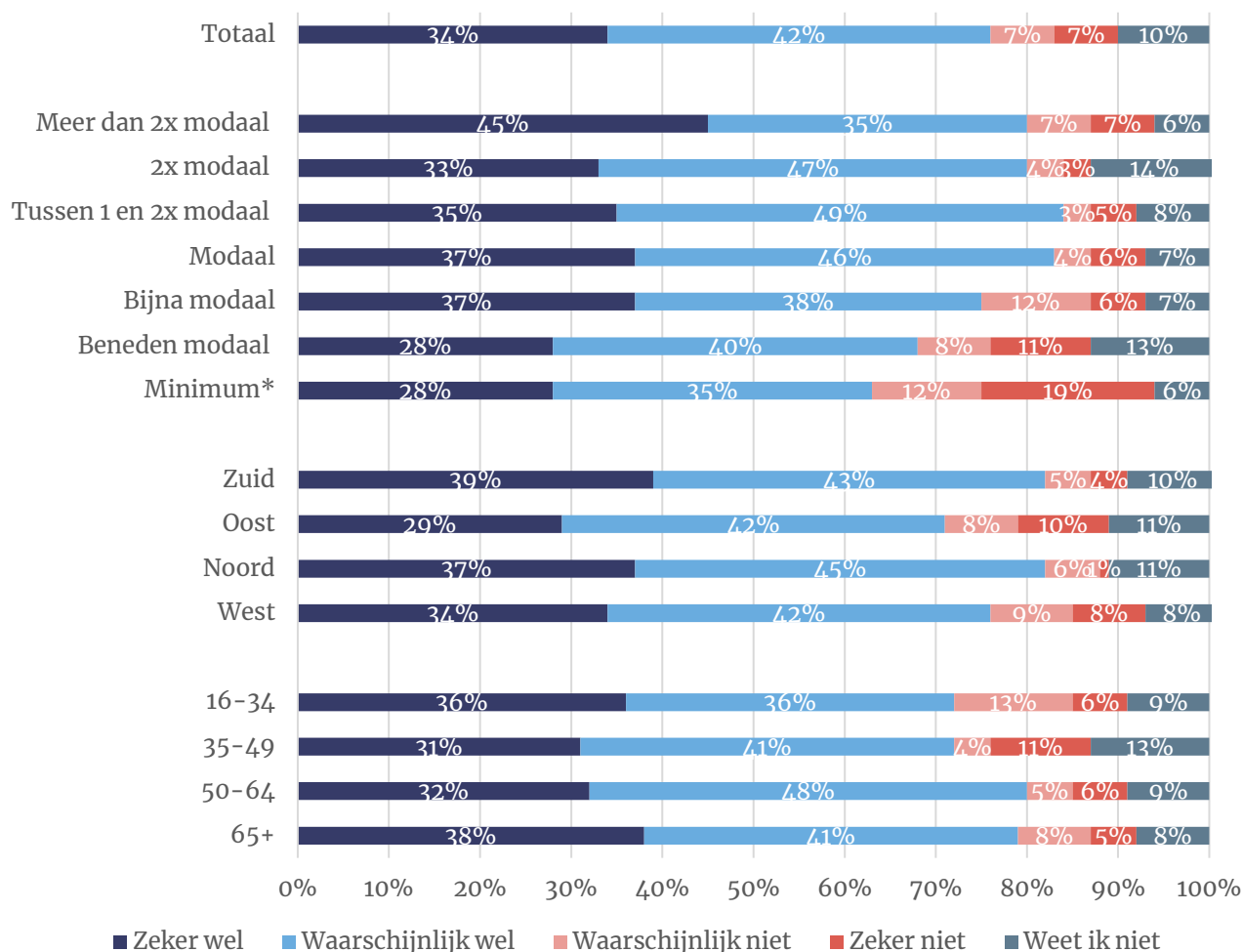
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

In tegenstelling tot gedragsintentie bestaat er een positief verband tussen inkomen en naleving. Oftewel, hoge inkomensgroepen zijn vaker van plan volgens het nieuwe belastingsysteem te gaan betalen dan lage inkomensgroepen. Onder minima zegt zelfs 19 procent dit zeker niet te gaan doen (indicatief percentage vanwege lage n). In Oost-Nederland is iets minder geneigdheid tot naleving dan elders. Naar leeftijd zien we weinig verschillen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=855)¹⁴



¹⁴ Percentages voor de groep met een minimum inkomen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=36).



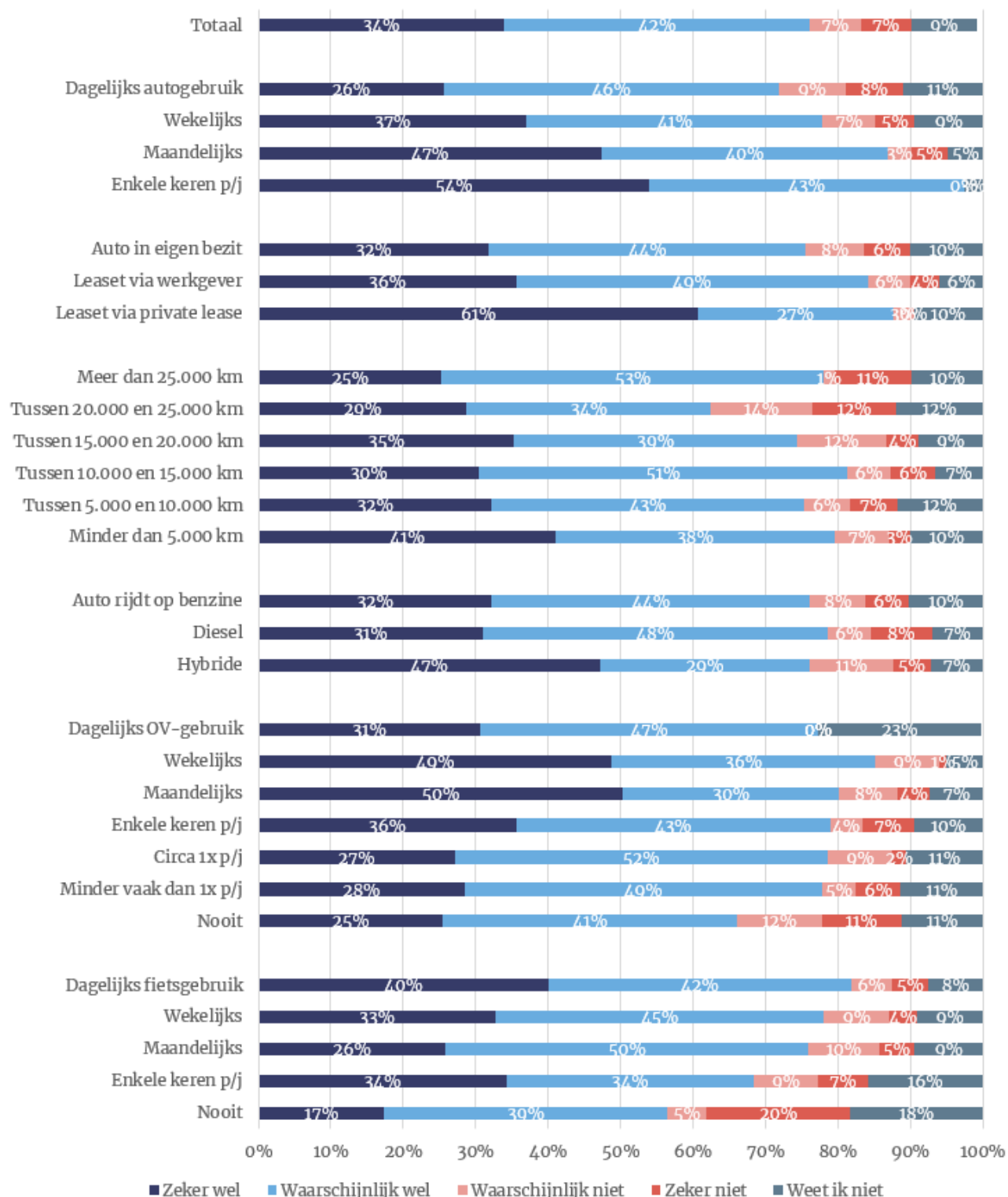
Huidig gedrag

Een vierde (26%) van de dagelijkse autogebruikers gaat zeker gebruik maken van het nieuwe belastingsysteem, terwijl 17 procent dit zeker of waarschijnlijk niet gaat doen. Dat is iets meer dan gemiddeld (14%). Hoe minder vaak iemand de auto gebruikt hoe vaker diegene geneigd is tot naleving. Ook private leasers lijken erg bereid tot naleving (61% zeker).

Er bestaat een negatief verband tussen het aantal kilometers dat iemand rijdt en bereidheid tot naleving. Een kwart van de automobilisten die jaarlijks meer dan 25.000 kilometer rijden zeggen zeker te gaan betalen via het nieuwe systeem, tegenover 41 procent van hen die minder dan 5.000 kilometer rijden. Hybride automobilisten (47% zeker) zijn vaker geneigd tot naleving dan diesel- en benzinegebruikers (31-32% zeker). Verder zien we positieve verbanden tussen OV- en fietsgebruik en intentie tot naleving.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

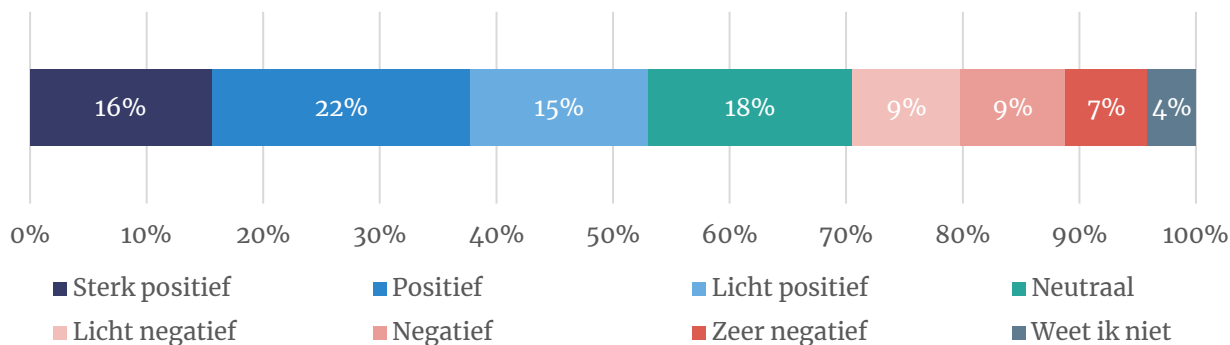
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=855)



4.2.7 Persoonlijke relevantie

De meerderheid (54%) verwacht een positieve invloed van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten. Een kwart (25%) verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



4.2.8 Betrokkenheid

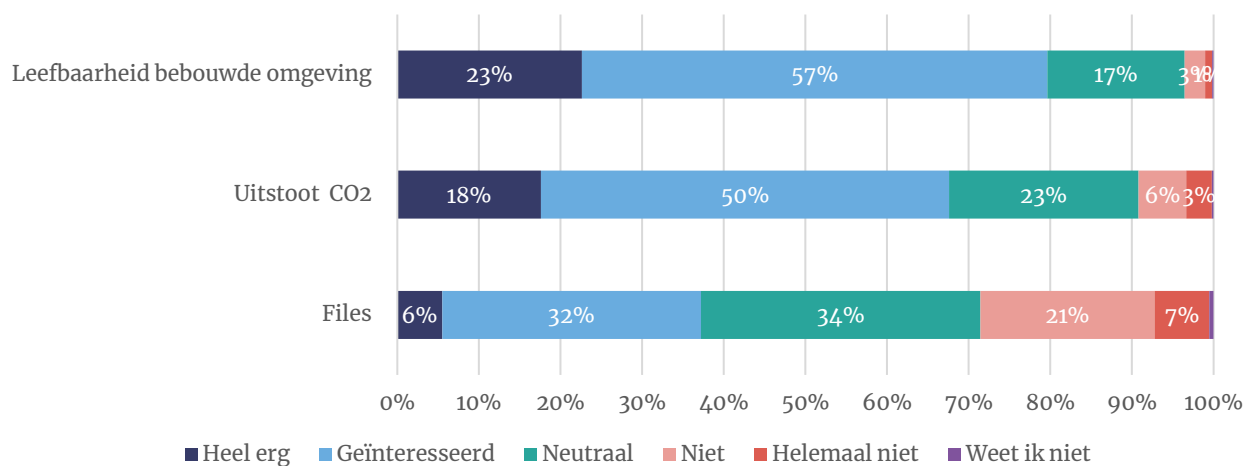
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "emissiegebaseerde kilometerheffing" is bedoeld om drie problemen tegen te gaan: uitstoot CO₂ en andere schadelijke stoffen, (on)leefbaarheid bebouwde omgeving en files.

Interesse

In twee van de problemen die deze maatregel zou moeten helpen oplossen is een meerderheid van de Nederlanders geïnteresseerd: leefbaarheid bebouwde omgeving (80%) en CO₂-uitstoot (68%). Voor files geldt dit in mindere mate (38%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)

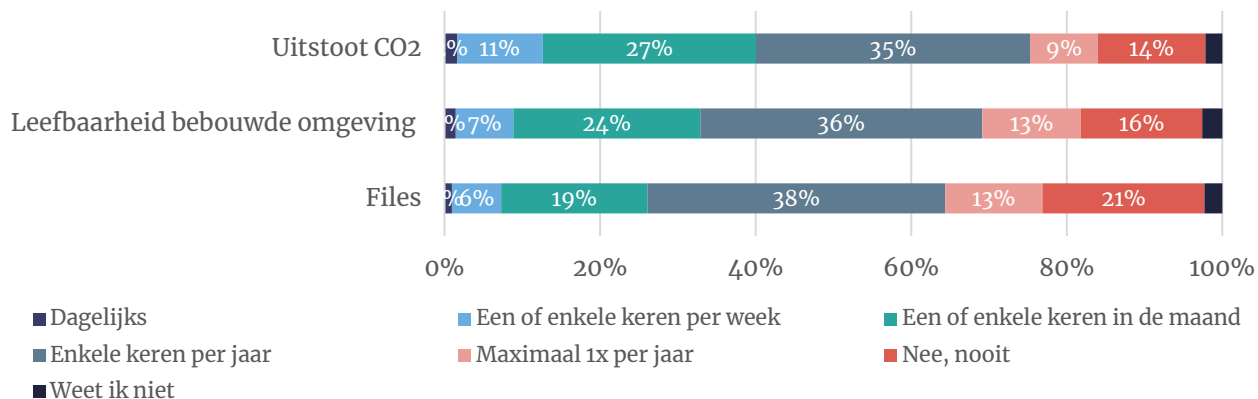


Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Voor leefbaarheid geldt dit voor ongeveer een op drie (32%), terwijl files door 26 procent maandelijks worden besproken.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

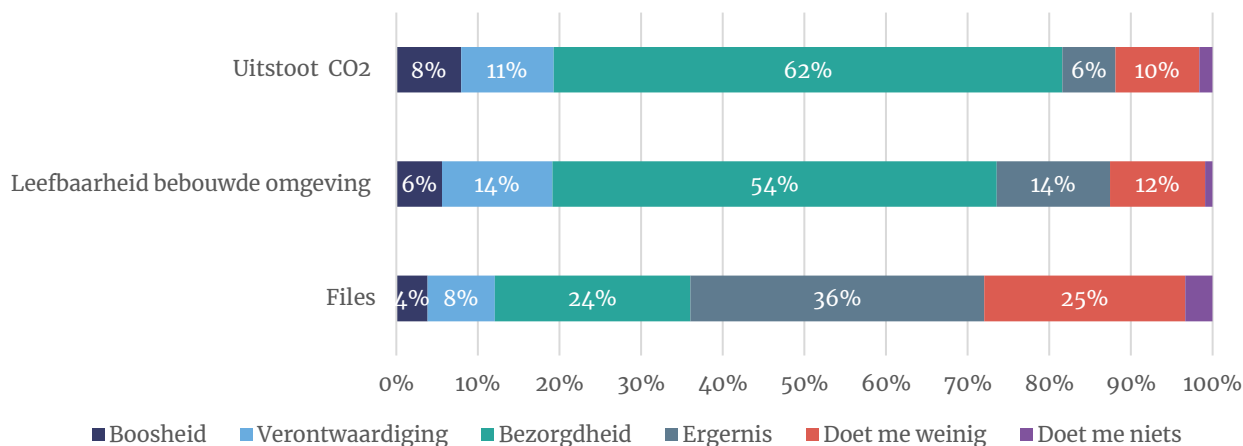
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



Emotie

CO2-uitstoot (62%) en leefbaarheid bebouwde omgeving (54%) roepen vooral bezorgdheid op. Files roepen – meer dan de andere twee problemen – ergernis (36%) op en minder bezorgdheid (24%). Een kwart (25%) doet het weinig, 3 procent doet het zelfs niets.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



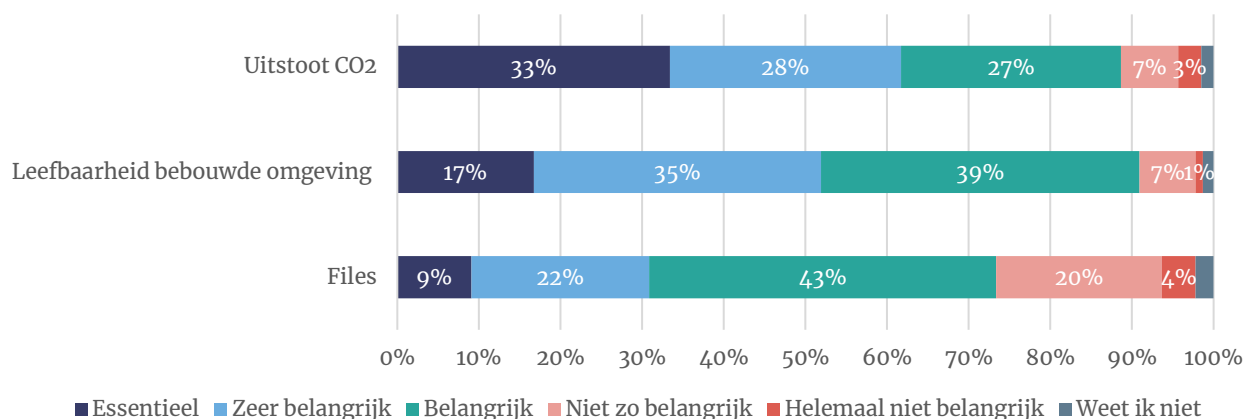
Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van alle drie problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’¹⁵. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als het meest urgente probleem van deze drie. Een op drie vindt het ‘essentieel’ om dit nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van de files wordt wel ‘belangrijk’ gevonden, maar niet zo vaak ‘essentieel’ of ‘zeer belangrijk’. Een kwart (24%) vindt het aanpakken van de files niet zo of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n min = 3.277, n max = 5.326)



¹⁵ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.3 Woon-werkbelasting

De volgende paragraaf gaat in op het afschaffen van onbelaste woonwerkvergoeding. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer

“Nu krijgen veel van hun werkgever een vergoeding, als ze de auto gebruiken om te reizen naar hun werk. Over die vergoeding (19 cent per kilometer of meer) hoeven zij nu geen belasting te betalen. Om de files te verminderen wil de overheid mensen stimuleren vaker de fiets of het openbaar vervoer naar het werk te nemen.

Daarom denkt men eraan om mensen over de hele vergoeding belasting te laten betalen. Met de auto naar werk reizen wordt dan duurder.”

4.3.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. De maatregel scoort vrij laag op de houdingsaspecten. Zo heeft *steun* een licht negatieve score (2,9). Dit betekent dat meer mensen het oneens dan eens zijn met de maatregel. Ook vinden de meesten de maatregel onbelangrijk voor hun eigen leven, en zijn maar weinigen geneigd tot *gedragsverandering* (vaker het OV of de fiets nemen en minder vaak de auto).

Scores voor maatregel “Afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer”

Persoonlijke relevantie in rood, houding in blauw, gedrag in groen. (3.0 = neutrale score)



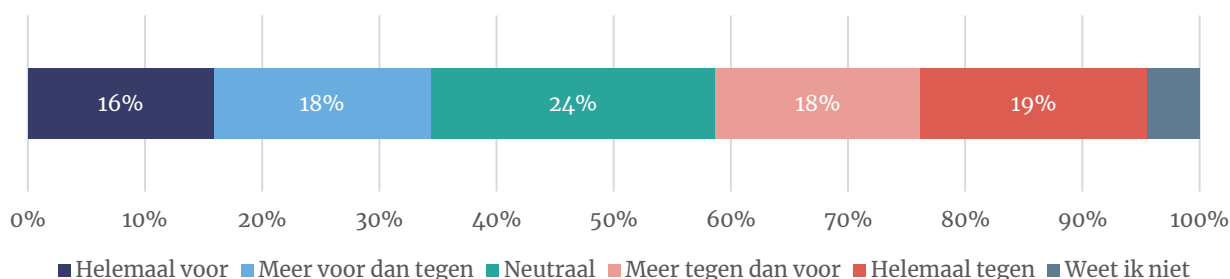
4.3.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn redelijk verdeeld over de maatregel. Zo is 16 procent helemaal voor, terwijl een net iets groter deel helemaal tegen is (19%). Bijna een kwart van de inwoners is neutraal (24%) over de maatregel.

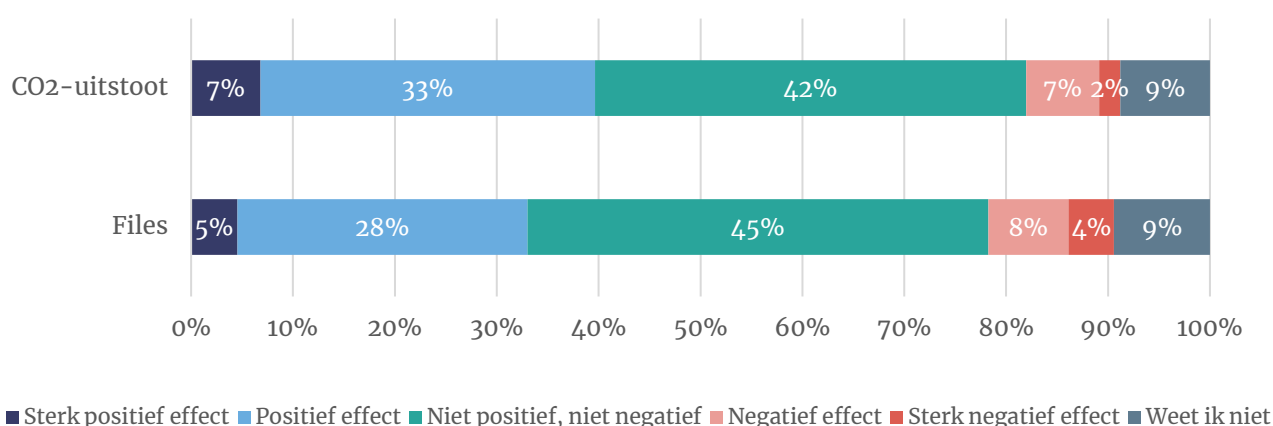
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de problemen: files, en CO₂-uitstoot. Vier op de tien denkt dat onbelaste woonwerkvergoeding een (sterk) positief effect heeft op de CO₂-uitstoot (40%). Een derde denkt dat de maatregel een (sterk) positief effect heeft op files (33%). De meerderheid denkt echter dat de maatregel geen positief, maar ook geen negatief effect zal hebben op de problemen. Slechts negen procent denkt dat de maatregel een (sterk) negatief effect op de CO₂-uitstoot zal hebben, voor files is dit 12 procent.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten) Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)

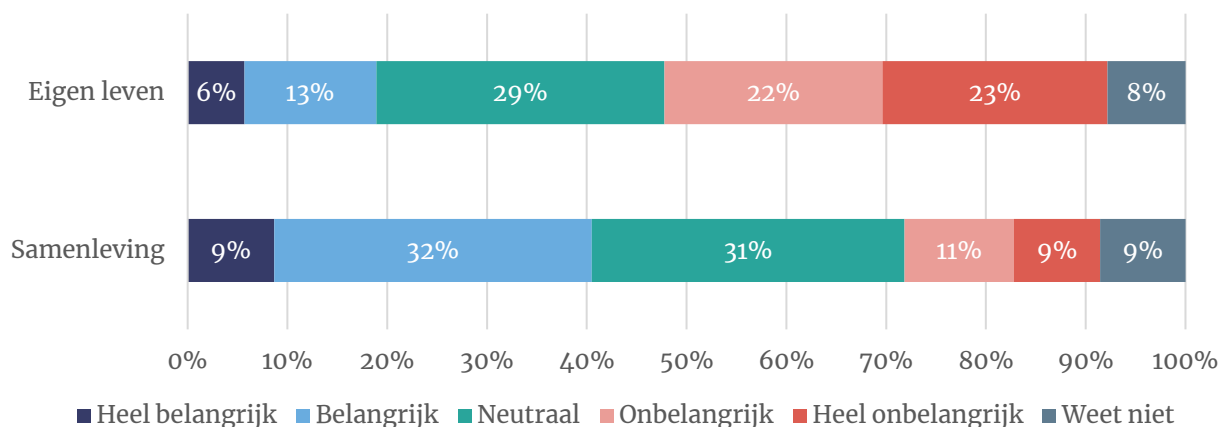


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Bijna twee op de tien (19%) vinden het (heel) belangrijk voor hun eigen leven dat deze maatregel wordt ingevoerd. Iets minder dan de helft (45%) vindt het (heel) onbelangrijk.

Net iets meer dan vier op tien Nederlanders vinden de maatregel (heel) belangrijk voor de samenleving (41% belangrijk). Het belang voor de samenleving wordt dus hoger ingeschat dan het belang voor het eigen leven.

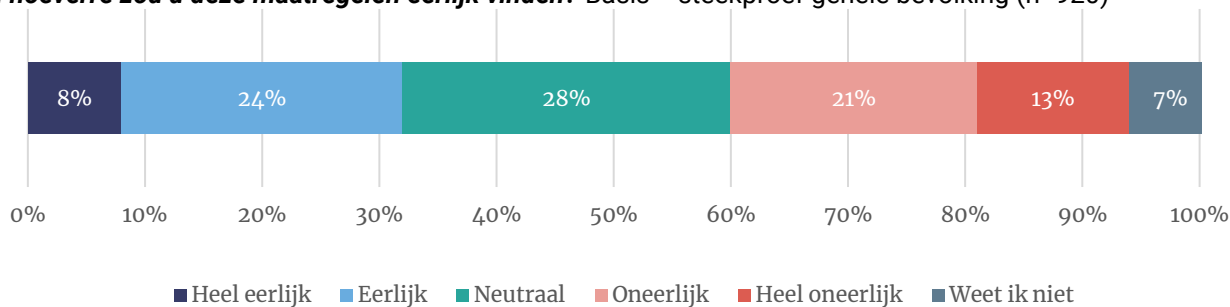
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



Eerlijkheid

Net iets minder dan een derde vindt de maatregel (heel) eerlijk, terwijl net iets meer dan een derde de maatregel (heel) oneerlijk vindt.

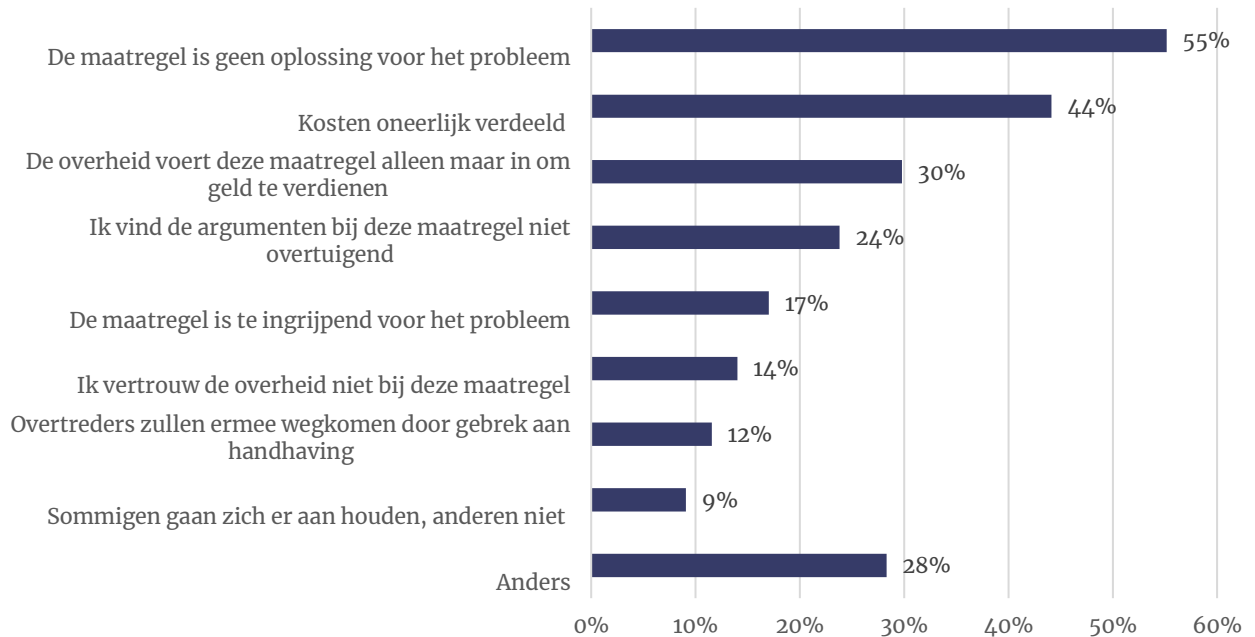
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden (34% van de Nederlanders) vroegen we waarom ze dat vinden. De meerderheid (55%) geeft aan de maatregel niet te zien als oplossing voor het probleem. Daarnaast vindt 44 procent dat de kosten oneerlijk verdeeld zijn en vindt 30 procent dat de overheid deze maatregel alleen maar invoert om geld te verdienen. Voor bijna een kwart van de mensen die de maatregel oneerlijk vinden, geldt dat ze de argumenten bij de maatregel niet overtuigend vinden.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

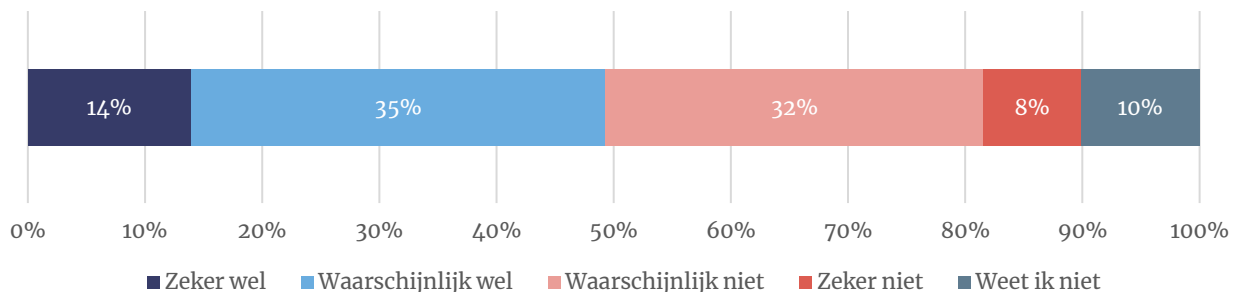
Meerdere antwoorden mogelijk Basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=315)



Uitvoerbaarheid

Bijna de helft van de Nederlanders (49%) denken dat het de overheid (waarschijnlijk) wel gaat lukken om de deze maatregel in te voeren en te handhaven. Ongeveer vier op de tien denkt (waarschijnlijk) van niet.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die twijfelen of het de overheid zal lukken om de afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer in te voeren en/of te handhaven – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Overheid niet in staat om te handhaven

“Alle controle op elk gebied is wegbezuinigd door de overheid.”

“Controle kostte veel tijd dus geld”

“Het gaat voor mij om het punt handhaven. Het lukt nu al niet om te handhaven.”

“Onmacht overheid als het om controle maatregelen gaat. Geen personeel hebben al te veel ambtenaren.”

Lobby bedrijfsleven

“Auto lobby is te sterk en de overheid is te veel op de hand van de bedrijven”

“De grote bedrijven houden dit tegen”

“Lobby en industrie zullen het wel tegenhouden.”

“sterke lobby van werkgevers.”

Gebrek aan politieke wil

“Het effect lijkt mij te klein dus ik verwacht er weinig politieke draagvlak voor.”

“Geen meerderheid in de 2^e kamer.”

“Omdat de VVD dat niet zal willen.”

“Zolang het kabinet uit VVD en CDA zal bestaan heb ik er een hard hoofd in.”

Scheve verdeling tussen verschillende groepen

“Dat is niet eerlijk, omdat een groot aantal beroepen iet vanuit huis uitgevoerd kunnen worden. Je raakt hierbij de verkeerde groepen. Zoals verpleegkundigen, jeugdzorgwerkers, artsen ed.”

“Als je afhankelijk bent door locatie werkplek zou dit de balans tussen werknemers gaan verstoren.”

“Het is niet eerlijk voor de mensen die nu eenmaal ver van het bedrijf wonen of de partners werken op verschillende plaatsen. Verhuizen is daardoor sowieso geen optie.”

“Omdat het geen eerlijke regel is. Sommigen hebben hun auto nodig voor woon-werkverkeer, anderen wonen dichterbij en kunnen met de fiets.”

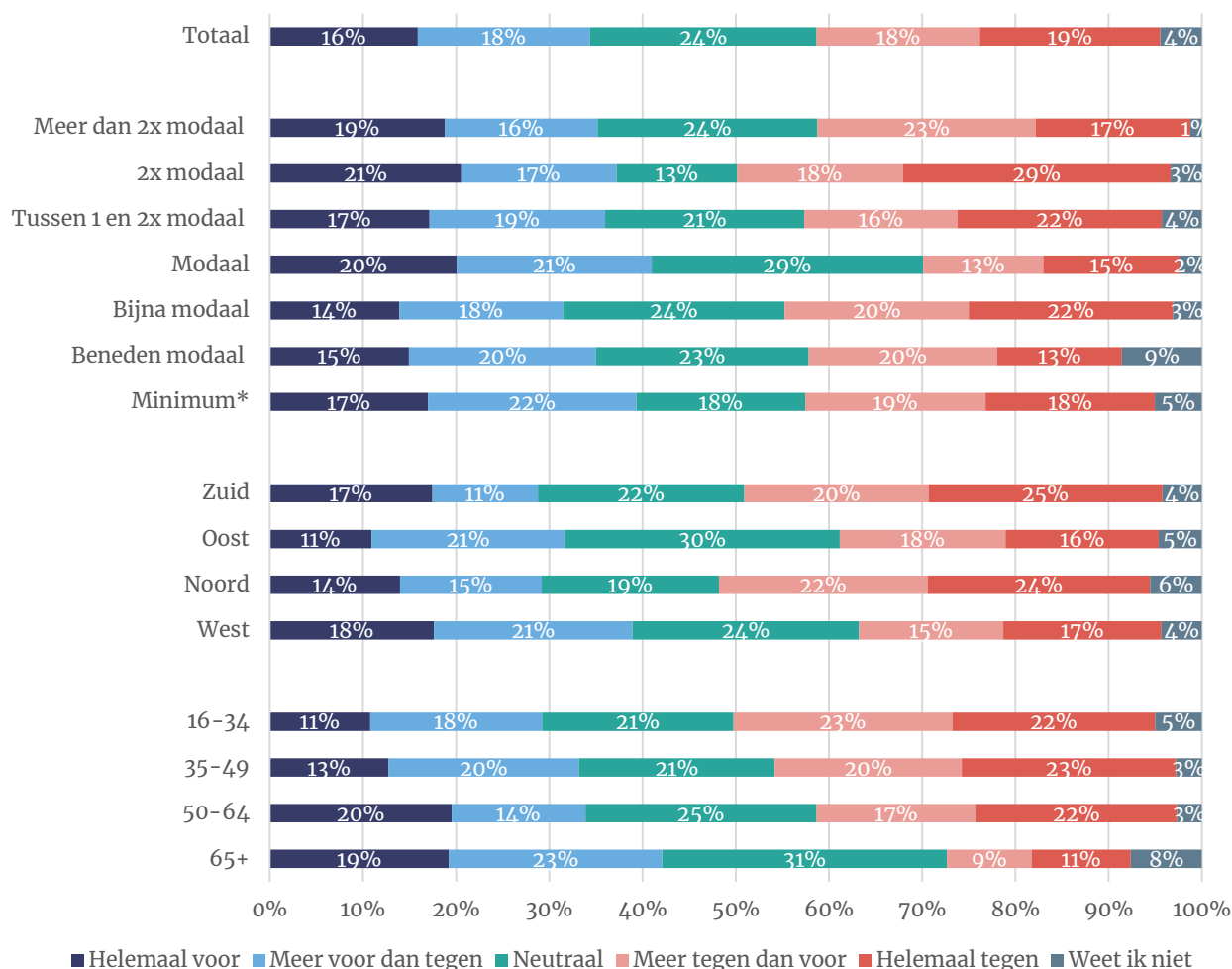
4.3.3 Steun naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken

Net iets meer dan vier op de tien Nederlanders die modaal verdienen zijn (helemaal) voor de maatregel (41%) tegenover de 34 procent gemiddeld. De maatregel heeft minder steun onder mensen die twee keer modaal verdienen. Bijna de helft van deze groep is (helemaal) tegen de maatregel (47%). In het westen van Nederland is 39 procent van de inwoners (helemaal) voor de maatregel. In andere delen van Nederland ligt dit lager. Inwoners van het noorden en het zuiden zijn vaker (helemaal) tegen de maatregel dan andere Nederlanders. Tot slot zijn er naar leeftijd verschillen. De jongste leeftijdsgroep (16-34) is het minst enthousiast: 29 procent is helemaal voor, 45 procent meer tegen dan voor. Onder 65+ inwoners zijn 42 procent van de inwoners (helemaal) voor en 20 procent (helemaal) tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



Steun naar huidig gedrag

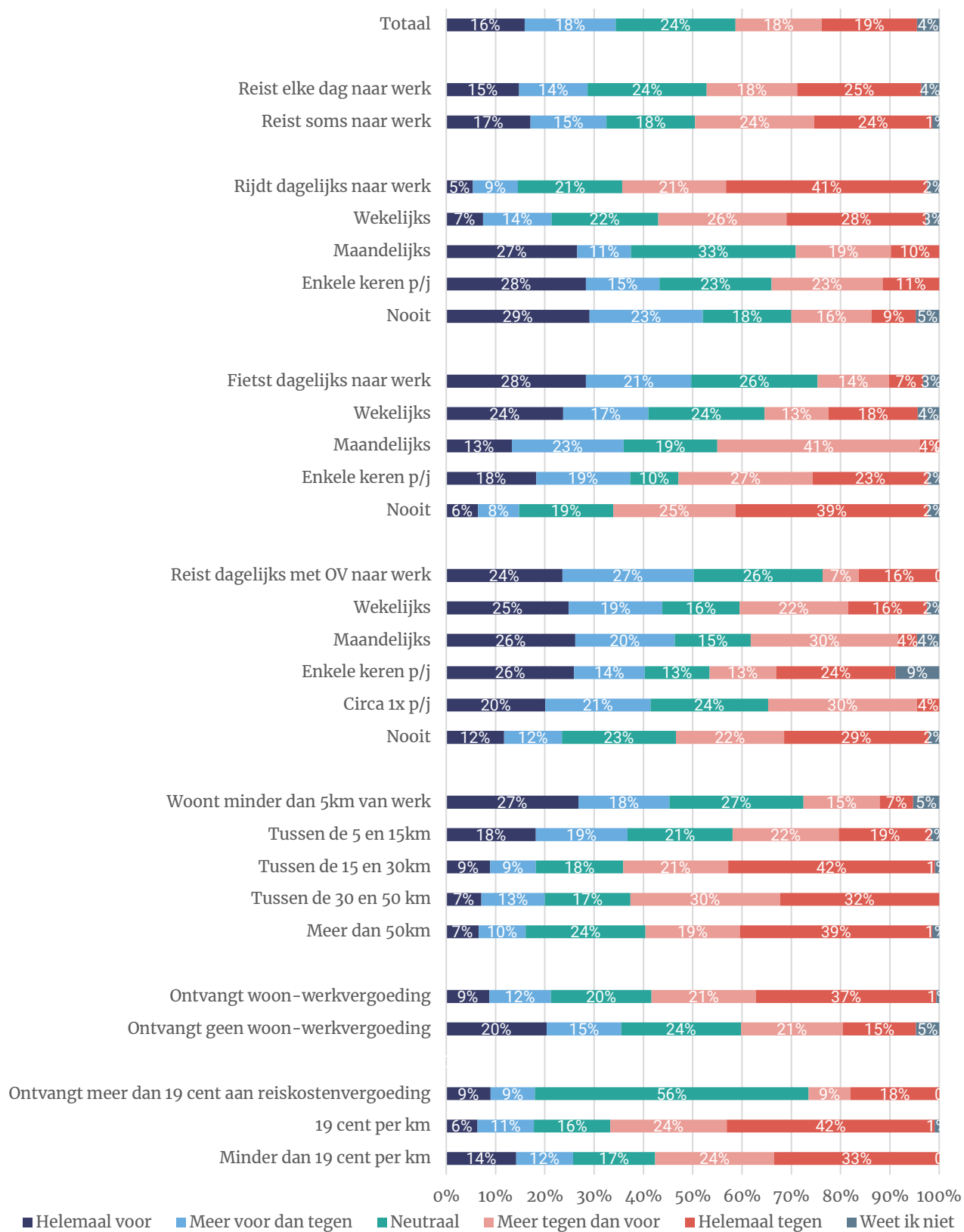
Nederlanders die maandelijks, enkele keren per jaar of nooit naar werk rijden zijn vaker (helemaal) voor de maatregel, dan inwoners die dagelijks of wekelijks naar werk rijden. Net iets meer dan zes op de tien inwoners die dagelijks naar werk rijden zijn (helemaal) tegen de maatregel, onder Nederlanders die nooit naar werk rijden is dit een kwart.

Wanneer men minstens enkele keren per jaar naar werk fietst, zijn ze vaker voor de maatregel dan inwoners die nooit naar werk fietsen. De helft van de Nederlanders die enkele keren per jaar naar werk fietsen zijn tegen de maatregel (50%), Van de Nederlanders die nooit naar werk fietsen is de meerderheid (helemaal) tegen (64%). Ter vergelijking, slechts een op de vijf inwoners die dagelijks naar werk fietst is (helemaal) tegen de maatregel.

Indien Nederlanders dichterbij werk wonen, zijn ze vaker (helemaal) voor de maatregel (minder dan 5 kilometer, 27% helemaal voor), terwijl inwoners die verder van werk vandaan wonen vaker (helemaal) tegen de maatregel zijn (meer dan 50 kilometer, 39% helemaal tegen). Ook zien we meer oppositie vanuit mensen die 19 cent of minder per gereisde kilometer aan vergoeding ontvangen.



Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



4.3.4 Verwacht gedrag

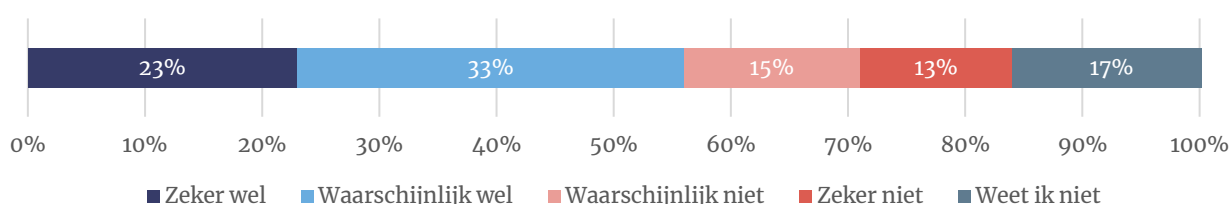
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

De meerderheid (55%) is van plan zich te houden aan de maatregel. Net iets meer dan een kwart (28%) zegt zich (waarschijnlijk) niet aan de maatregel te gaan houden.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je belasting gaat betalen over je hele woon-werkvergoeding. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=509)

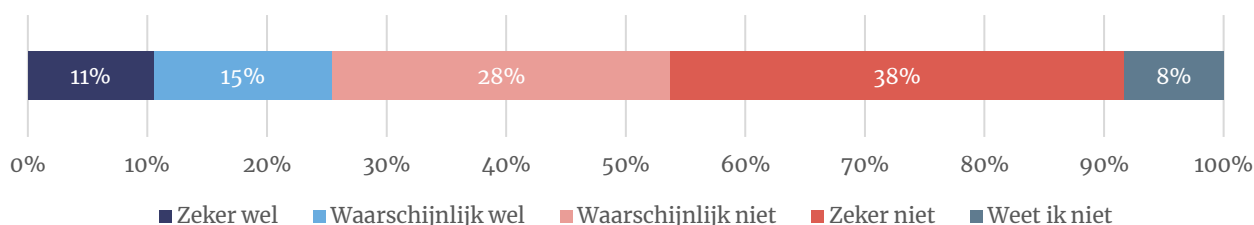


Geneigdheid tot gedragsverandering

Elf procent van degenen op wie de maatregel van toepassing is geeft aan ‘zeker’ vaker het OV of de fiets te gaan pakken in plaats van de auto als de onbelaste woonwerkvergoeding wordt ingevoerd. De categorie ‘zeker wel’ geeft doorgaans een goede indicatie van te verwachten gedrag. Twee derde (66%) geeft aan dit (waarschijnlijk) niet te gaan doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=509)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Beter OV

“Beter openbaar vervoer regelen. Ik kan niet eens van mijn huis naar werk. Ik kan niet eens van mijn huis naar werk met openbaar vervoer of ik moet twee keer overstappen en dan nog een kwartier lopen terwijl ik met de auto in 20 min op mijn werk ben.”



“Als je 50 km van je werk woont, zie ik niet hoe je met het OV (in het oosten van het land) of met de fiets naar je werk kunt.”

“Alternatief bedenken voor mensen die niet anders kunnen dan met de auto naar het werk te gaan.”

“Alternatieven beschikbaar maken, meer treincapaciteit beschikbaar als het in de spits al te druk is.”

Goedkoper OV

“Goedkopere of zelfs gratis (in ieder geval voor minderjarige) OV tickets en abonnementen.”

“Een flink bedrag uittrekken voor beter en betaalbaarder vervoer.”

“Gratis openbaar vervoer aanbieden zonder onbegrijpelijke ov-chipkaart.”

“Het openbaar vervoer een stuk goedkoper maken, en het gebruik daarvan stimuleren door een hogere reiskostenvergoeding/km dan met de auto.”

Betere fietsinfrastructuur

“Fietsen stimuleren als dit mogelijk is qua afstand.”

“Fiets goedkoper maken en veiligere kortere binnenwegen.”

Hou me eraan als het ingevoerd wordt

“Als de overheid er een wet van maakt, wordt het een belaste vergoeding. Punt.”

“Als het doorgaat, doe ik mee.”

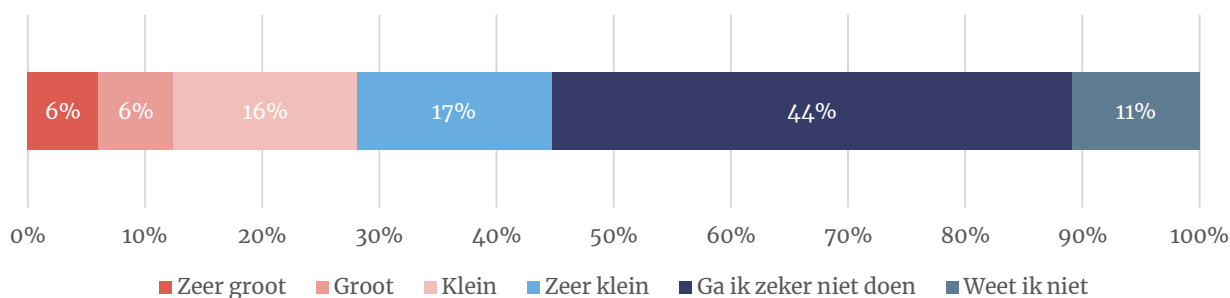
“Dan moeten ze echt met ingrijpende maatregelen komen.”



Neiging tot verzet

Twaalf procent van de Nederlanders schat de kans groot tot zeer groot in dat zij in verzet zullen komen tegen deze maatregel als de overheid concrete plannen presenteert de maatregel in te voeren. Ook hier geldt: de categorie 'zeer groot' (6%) geeft een redelijke indicatie van te verwachten gedrag. Verreweg de meeste mensen zullen zich dus niet tot nauwelijks tegen deze maatregel verzetten.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



De meerderheid van de Nederlanders die de kans (zeer) groot inschatten in verzet te zullen komen tegen de maatregel zeggen op een politieke partij te gaan stemmen die zich verzet tegen de maatregel (71%) of een petitie te gaan tekenen (70%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (N=102)



4.3.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

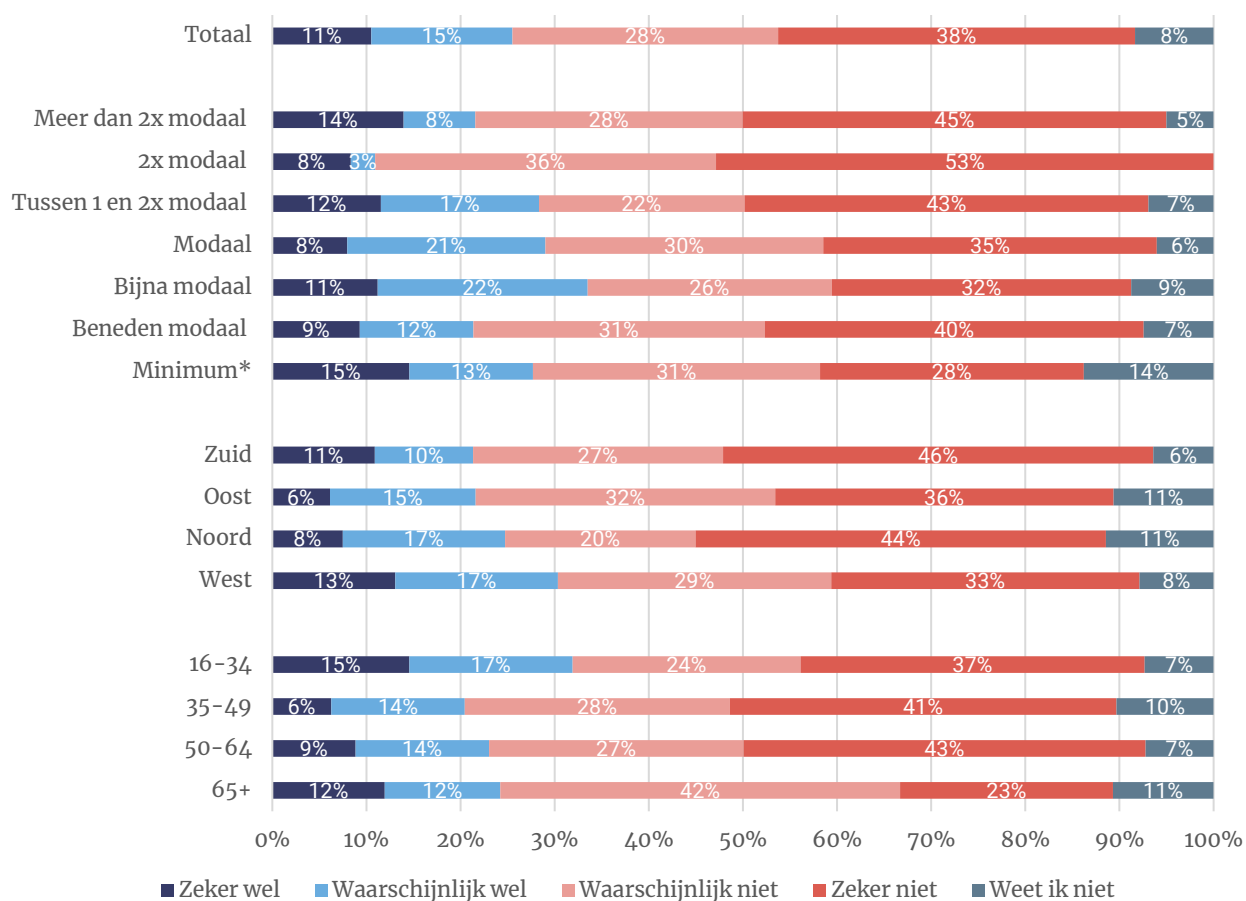
Socio-demografische kenmerken

Inwoners die 2 keer modaal verdienen zijn minder geneigd om zich aan de maatregel te houden (89%) ten opzichte van het totaal, terwijl inwoners die bijna modaal verdienen juist meer geneigd zijn om zich aan de maatregel te houden.

Ook de jongste inwoners zullen zich vaker (zeker) wel aan de maatregel gaan houden dan oudere mede-inwoners. Echter is zegt ook onder deze groep de meerderheid zich (zeker) niet eraan te zullen houden (61%).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=509)¹⁶



¹⁶ Percentages voor de groep minimum zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=29)



Huidig gedrag

Nederlanders die soms naar werk reizen, zijn in dezelfde mate tegen de maatregel (68%) als Nederlanders die elke dag naar werk reizen (67%).

Wel zijn er duidelijke verschillen te zien tussen groepen die dagelijks naar werk rijden. Hiervan is bijna negen op de tien tegen de maatregel (87%) en dit neemt af naarmate men minder vaak met de auto naar het werk gaat. Onder Nederlanders die maandelijks naar het werk rijden zegt vier op de tien zich (zeker) wel aan de maatregel te zullen houden (42%).

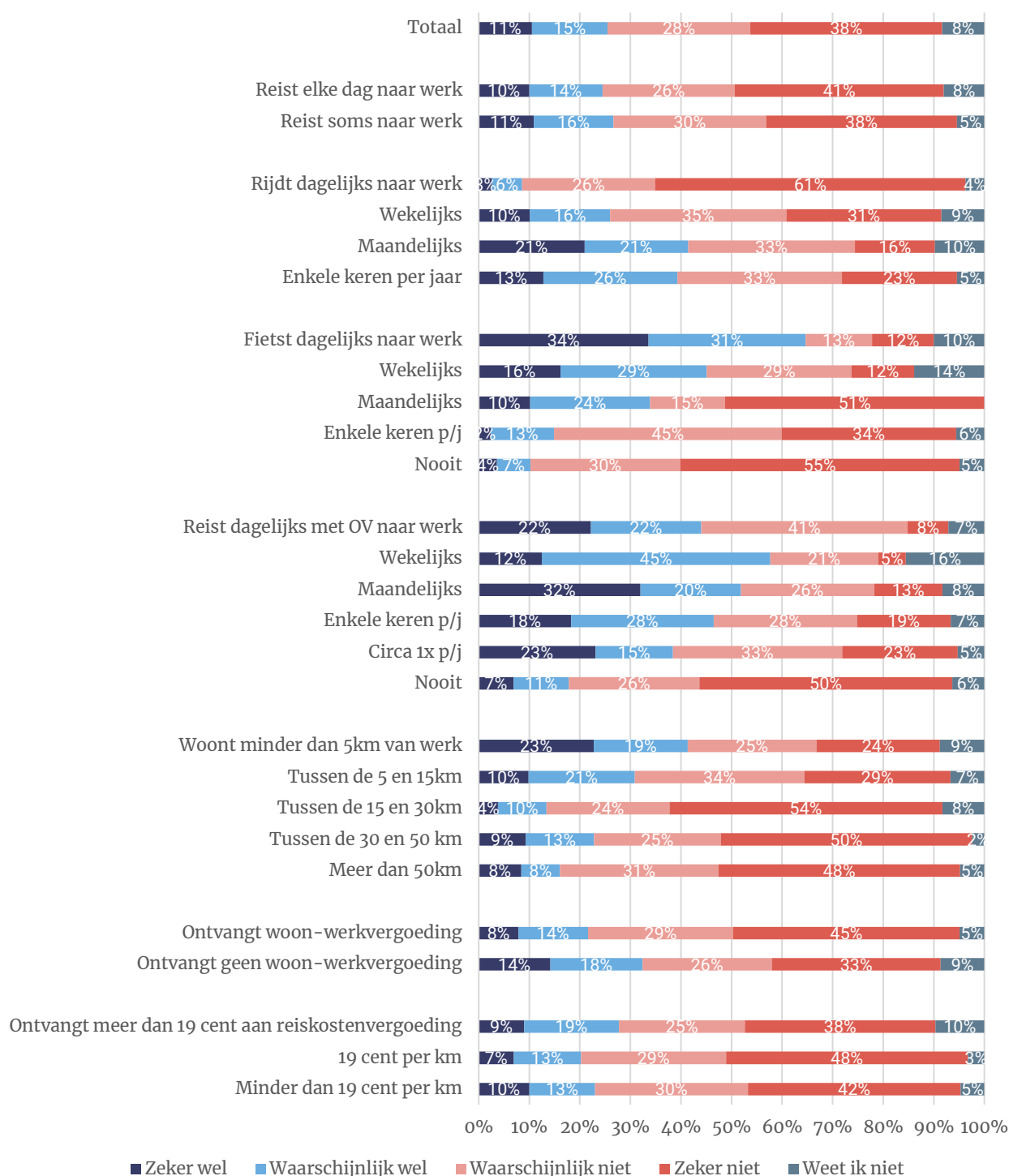
Onder Nederlanders die met de fiets naar werk reizen, is het omgekeerde te zien. Net iets meer dan zes op de tien Nederlanders die dagelijks naar werk fietsen, zullen zich (zeker) wel aan de maatregel houden (65%). Naarmate men minder met de fiets naar werk kan, zullen ze zich minder vaak aan de maatregel houden.

Ook mensen die nooit met het openbaar vervoer reizen, zullen zich vaker (zeker) niet aan de maatregel houden (76%) dan andere inwoners. Terwijl bijna zes op de tien Nederlanders die wekelijks met het OV reist zich (zeker) wel aan de maatregel zouden houden.

De afstand zorgt ook voor weerstand tegen de maatregel. Wanneer Nederlanders meer dan 15 kilometer van hun werk af wonen, geven ze vaker aan zich (zeker) niet aan de maatregel te zullen houden. Ook inwoners die een woon-werkvergoeding ontvangen denken vaker zich (zeker) niet aan de maatregel te zullen houden, net als Nederlanders wiens reiskostenvergoeding 19 cent of lager ligt. Maar ook al ontvangt men meer dan 19 cent aan reiskostenvergoeding, dan nog denk 63 procent zich (zeker) niet aan de maatregel te houden.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=509)¹⁷



¹⁷ De percentages voor de groepen “fietst maandelijks naar werk” (n=21), “reist dagelijks met OV naar werk” (n=28), “reist maandelijks OV naar werk” (n=28), “reist circa 1x per jaar met OV naar werk” (n=20) en ‘ontvangt meer dan 19 cent aan reiskostenvergoeding’ (n=10) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen



4.3.6 Naleving naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

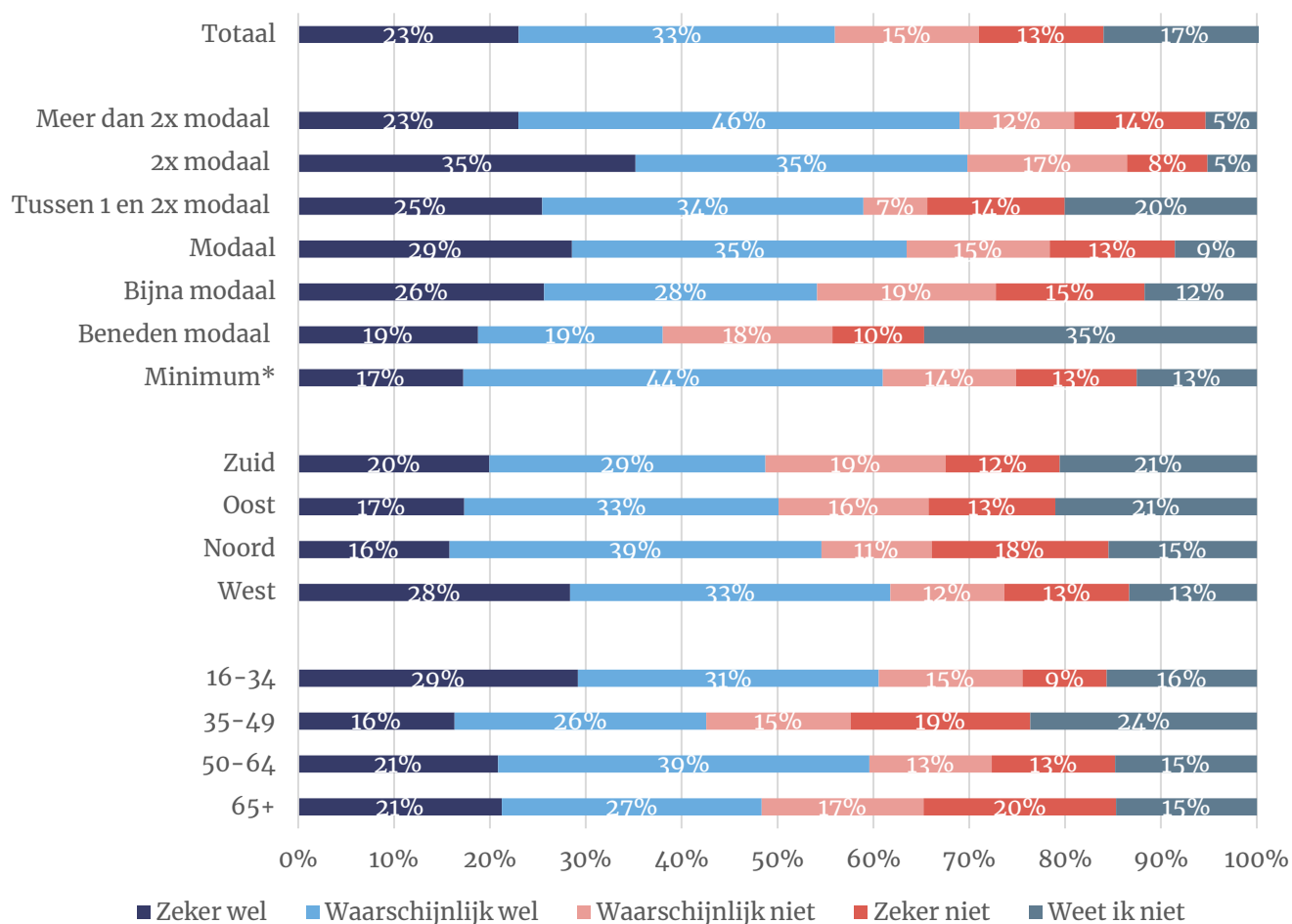
Lagere inkomensgroepen zijn minder vaak geneigd belasting te gaan betalen over de gehele woonwerkvergoeding dan hogere inkomensgroepen. Minder dan een op vijf Nederlanders die een minimum inkomen of beneden modaal verdienen gaan deze belasting zeker betalen.

Desalniettemin zeggen weinigen uit deze inkomensgroepen zich zeker of waarschijnlijk niet aan de maatregel te gaan houden (27 à 28%, net zoveel als gemiddeld).

In West-Nederland is men vaker zeker van plan (28%) zich te houden aan de maatregel dan in de overige windstreken (16 tot 20%). Dit geldt ook voor jongeren tot 34 jaar (29% zeker wel). Onder 35- tot 49-jarigen is slechts 16 procent zeker van plan belasting te gaan betalen over de hele maatregel.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je belasting gaat betalen over je hele woonwerkvergoeding. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=509)



Huidig gedrag

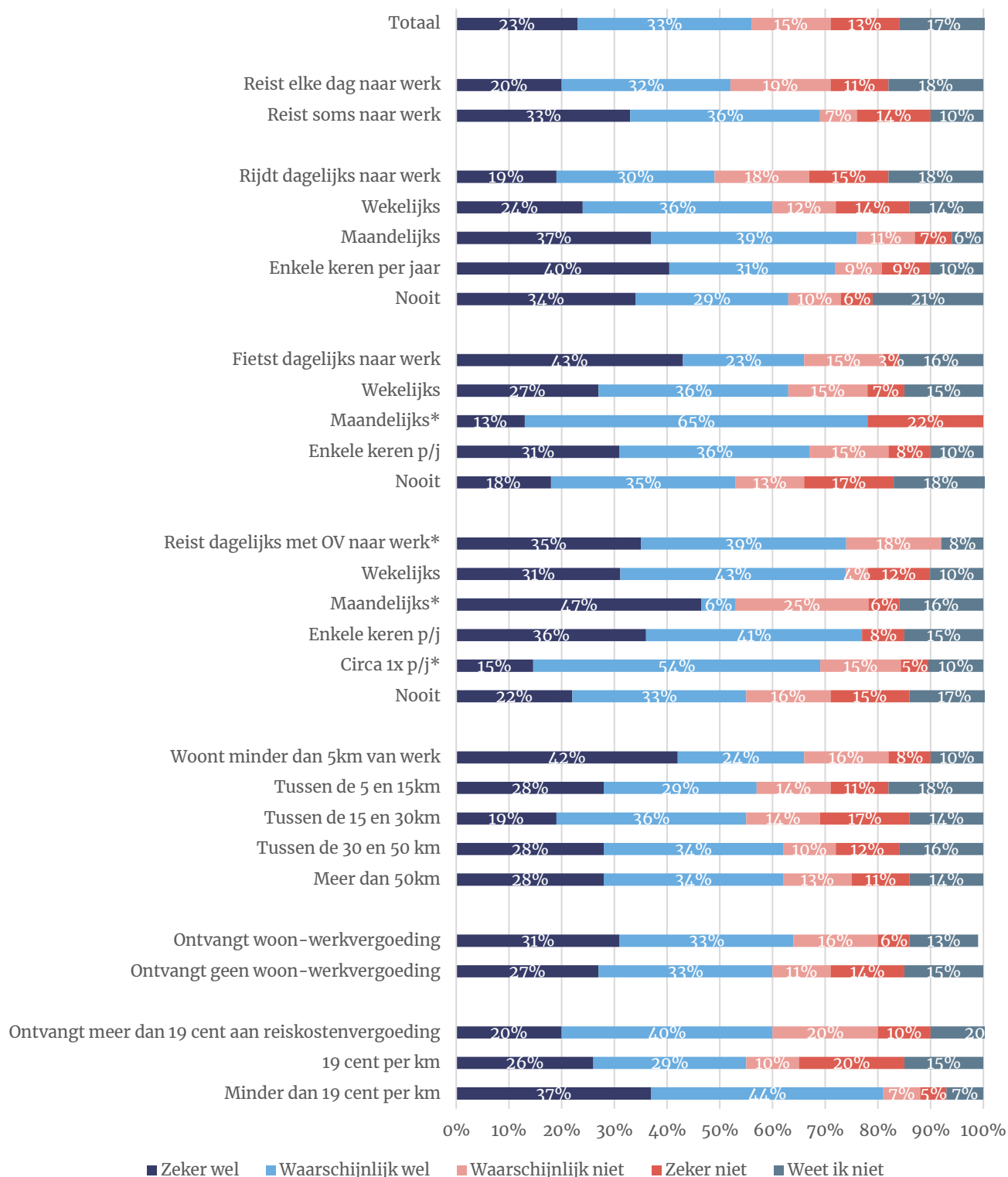
Een op vijf Nederlanders die dagelijks naar werk reist is zeker van plan belasting te gaan betalen over de woon-werkvergoeding. Een kleiner deel (11%) is dit zeker niet van plan. Nederlanders die soms naar werk reizen zijn vaker geneigd tot naleving (33% zeker wel). Aan de andere kant zegt 14 procent van deze groep dit zeker niet te doen.

Nederlanders die dagelijks *rijden* naar werk zijn vrij sceptisch. Een op drie (33%) zegt zich zeker of waarschijnlijk niet aan de maatregel te gaan houden, terwijl 19 procent dit zeker wel gaat doen. Over het algemeen geldt: hoe minder vaak iemand naar werk rijdt, hoe meer hij/zij geneigd is tot naleving. Voor fiets- en OV-gebruik bestaat een omgekeerd verband: meer gebruik hangt samen met meer geneigdheid tot naleving. Vier op tien (42%) Nederlanders die dichterbij dan 5 kilometer van hun werk wonen gaan zich zeker aan de maatregel houden. Dat is flink meer dan gemiddeld (23%).

Voorts zien we dat Nederlanders die minder dan 19 cent per kilometer krijgen als woon-werkvergoeding vaker geneigd zijn belasting te gaan betalen over de hele vergoeding dan Nederlanders die 19 cent of meer per kilometer krijgen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je belasting gaat betalen over je hele woon-werkvergoeding. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=509)¹⁸



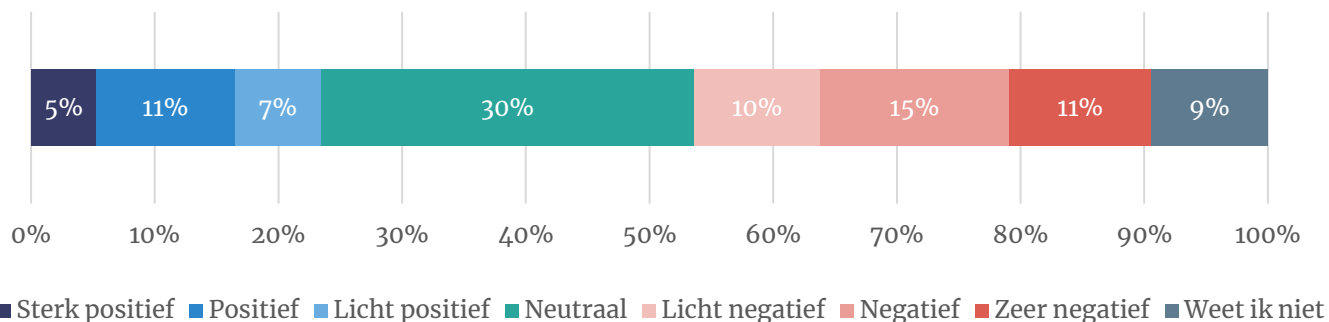
¹⁸ De percentages voor de groepen "fietst maandelijks naar werk" (n=21), "reist dagelijks met OV naar werk" (n=28), "reist maandelijks OV naar werk" (n=28), "reist circa 1x per jaar met OV naar werk" (n=20) en "ontvangt meer dan 19 cent aan reiskostenvergoeding" (n=10) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen



4.3.7 Persoonlijke relevantie

Bijna een kwart van de Nederlanders (23%) verwacht een positieve invloed van de maatregel op hun eigen leven, waarvan vijf procent sterk positief. Ongeveer 36 procent verwacht een negatieve invloed. Net iets meer dan één op de tien verwacht zelfs een zeer negatieve invloed. Drie op de tien is neutraal over de invloed van de maatregel.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=920)



4.3.8 Betrokkenheid

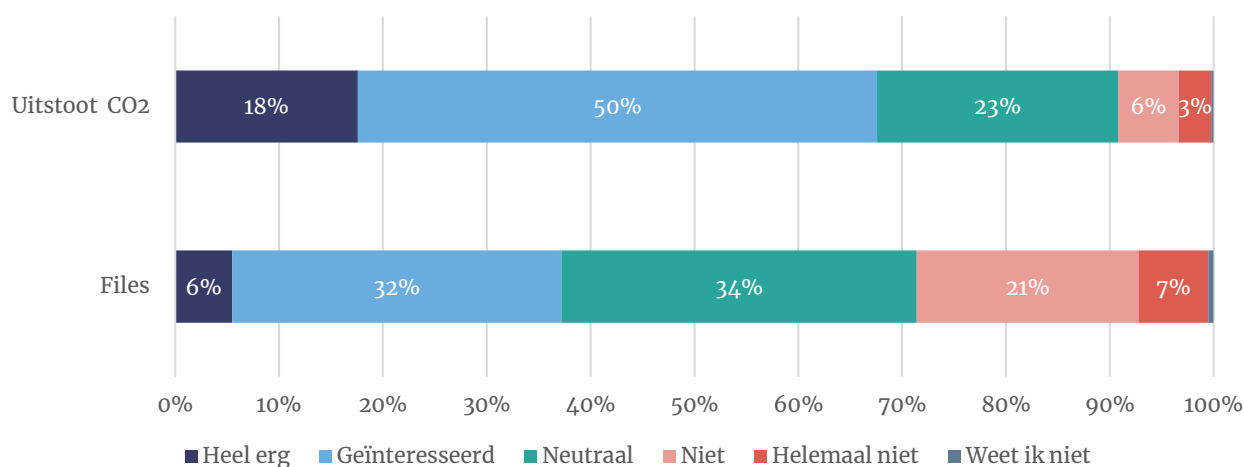
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "Onbelaste woonwerkvergoeding" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: uitstoot CO₂ en andere schadelijke stoffen en files.

Interesse

Een meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in CO₂-uitstoot (68%). Voor files geldt dit in mindere mate (38%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n Files= 3.277, n Uitstoot = 5.326)

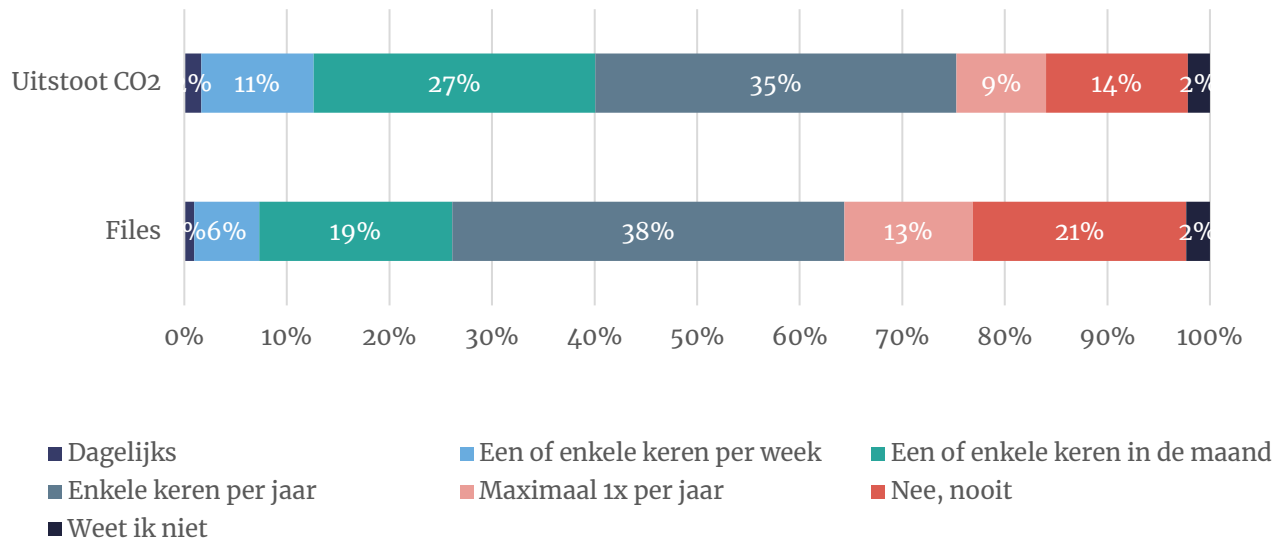


Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO₂, terwijl files door 26 procent maandelijks worden besproken.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n Files= 3.277, n Uitstoot = 5.326)

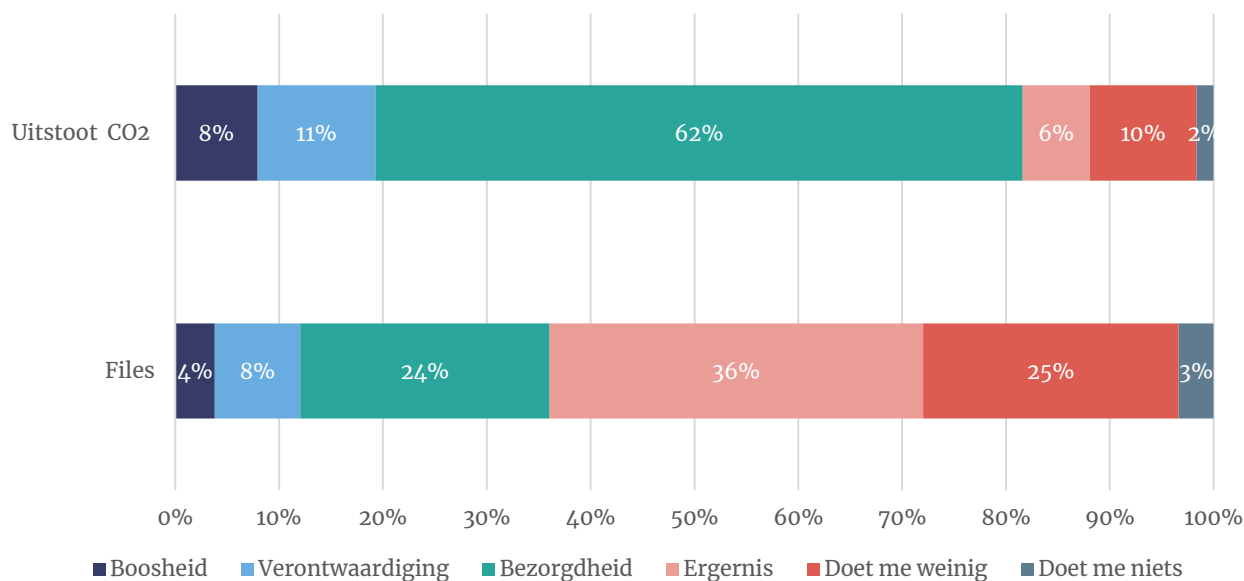


Emotie

CO₂-uitstoot (62%) roept vooral bezorgdheid op. Files roepen – meer dan CO₂-uitstoot – ergernis (36%) op en minder bezorgdheid (24%). Een kwart (25%) doet het weinig, 3 procent doet het zelfs niets.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig?

Basis = steekproef gehele bevolking (n Files= 3.277, n Uitstoot = 5.326)



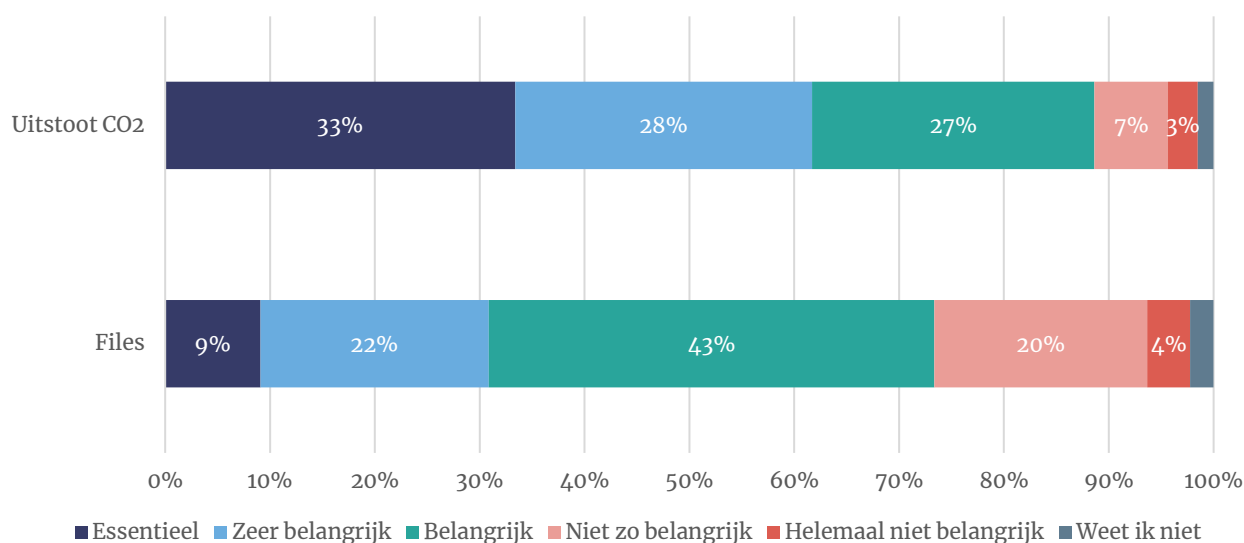
Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van beide problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’¹⁹. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als het meest urgente probleem van deze twee. Een op drie vindt het ‘essentieel’ om dit nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van de files wordt wel ‘belangrijk’ gevonden, maar niet zo vaak ‘essentieel’ of ‘zeer belangrijk’. Een kwart (24%) vindt het aanpakken van de files niet zo of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n Files= 3.277, n Uitstoot = 5.326)



¹⁹ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.4 Minimum parkeertarief

Deze paragraaf gaat in op de maatregel minimum parkeertarief. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Minimum parkeertarief in binnensteden

“Nu verschilt het per gemeente hoeveel je moet betalen voor parkeren in het centrum. Om de drukte en overlast door het autoverkeer te verminderen, wil de overheid mensen stimuleren vaker met de fiets of het openbaar vervoer naar het centrum te reizen.

Een idee hiervoor is om in alle gemeenten een vast parkeertarief van minimaal 2 euro per uur in te voeren. In gemeenten waar je nu al meer dan 2 euro per uur betaalt verandert er niets.”

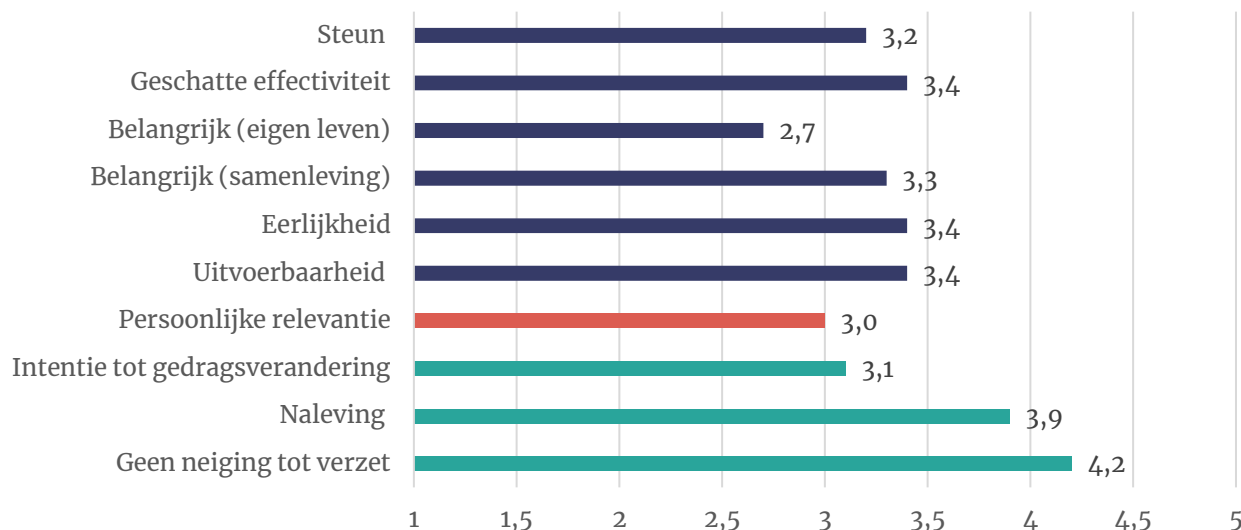
4.4.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. De maatregel scoort vrij laag op drie aspecten: belangrijk voor eigen leven, persoonlijke relevantie en intentie tot gedragsverandering. De laagst scorende maatregel ‘belangrijk voor eigen leven’ scoort een 2,7 Dit is lager dan de neutrale score van 3,0. Mensen achten deze maatregel dus vaker als onbelangrijk voor hun eigen leven.

Voor naleving en geen neiging tot verzet scoort de maatregel hoog. Oftewel: mensen zijn van plan zich te gaan houden aan het nieuwe parkeertarief en zijn over het algemeen niet van plan in verzet te komen tegen de maatregel.

Scores voor maatregel “Minimum parkeertarief in binnensteden”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



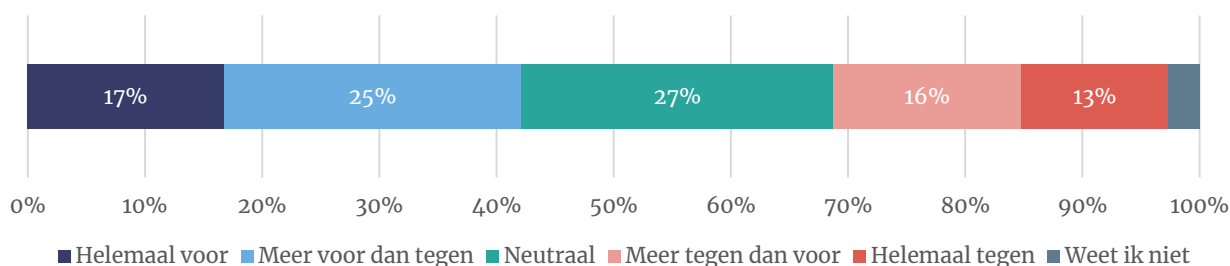
4.4.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn verdeeld over de invoering van een minimum parkeertarief in binnensteden. Minder dan een op de vijf (17%) is helemaal voor de maatregel, terwijl een iets kleiner deel (13%) helemaal tegen is.

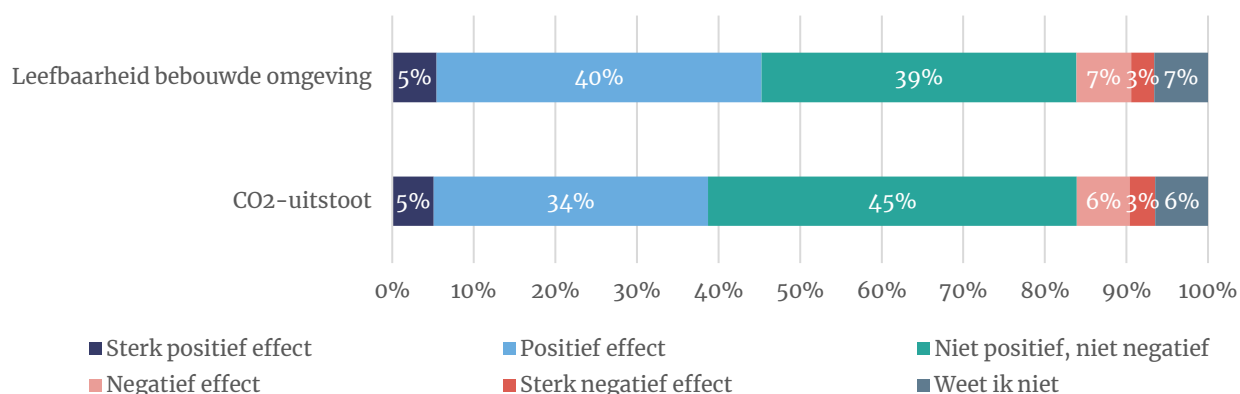
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=932)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van twee problemen: de (on)leefbaarheid bebouwde omgeving en de uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen. Vijf procent denkt dat het invoeren van een minimum parkeertarief een sterk positief effect zal hebben op zowel de leefbaarheid van de bebouwde omgeving als op de uitstoot van CO₂. Vier op tien verwachten een positief effect op de leefbaarheid, ongeveer een op drie (34%) verwacht hetzelfde voor de uitstoot van CO₂. Weenigen verwachten (sterke) negatieve effecten (leefbaarheid 10%, Co₂-uitstoot 9%).

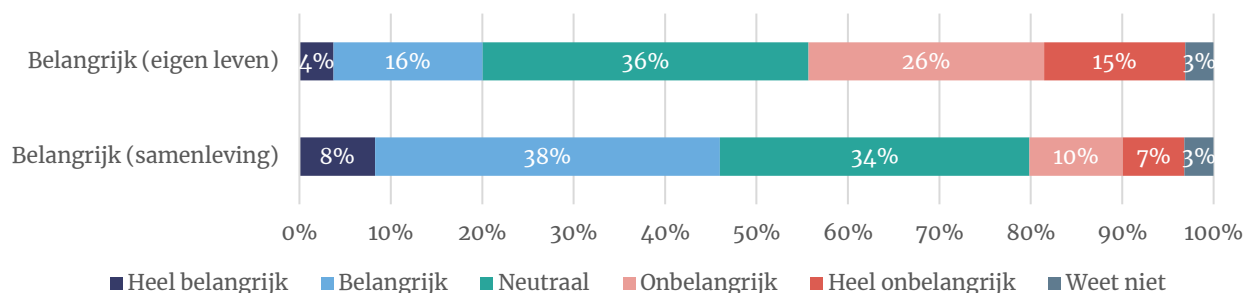
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (N=932)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Meer Nederlanders vinden een minimum parkeertarief belangrijk voor de samenleving dan voor hun eigen leven. Per saldo vinden Nederlanders het voor hun eigen leven zelfs erg onbelangrijk. Een op de vijf (20%) vindt een dergelijk tarief (heel) belangrijk voor hun eigen leven, terwijl ruim twee op de vijf (41%) dit (heel) onbelangrijk achten. Voor de samenleving als geheel vinden Nederlanders de maatregel per saldo wel belangrijk. 44 procent noemt het (heel) belangrijk, terwijl slechts 17 procent het minimum parkeertarief (heel) onbelangrijk vindt.

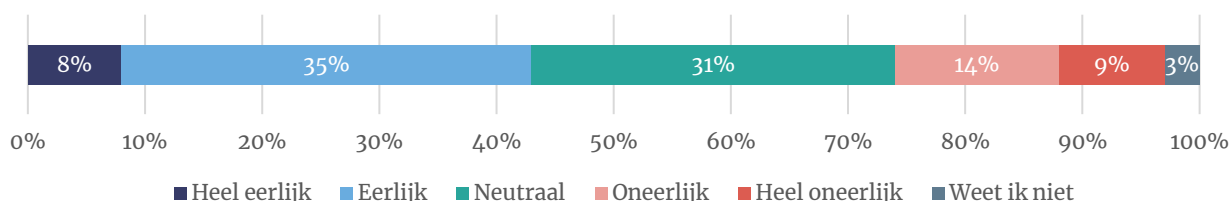
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=932)



Eerlijkheid

De maatregel wordt per saldo als eerlijk beschouwd. Minder dan een op tien (8%) vindt de maatregel zelfs heel eerlijk, terwijl 9 procent de maatregel als heel oneerlijk ziet. De meerderheid vindt de maatregel eerlijk (35%) of is neutraal (31%).

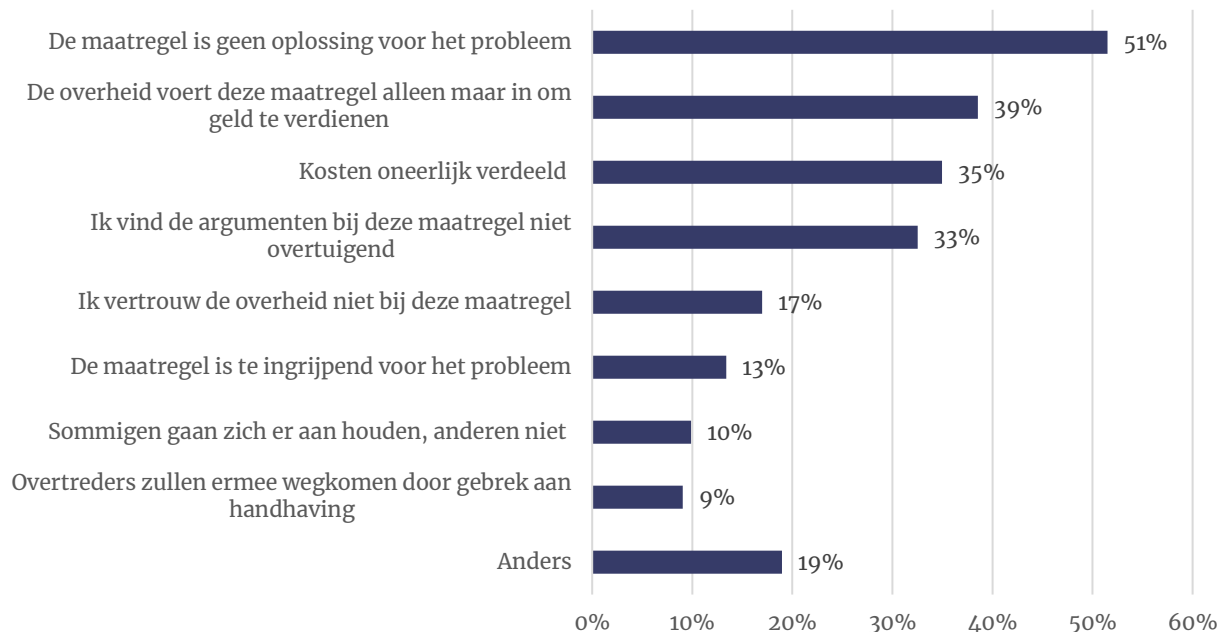
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=932)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Een krappe meerderheid van deze groep vindt de maatregel geen oplossing voor het probleem (in dit geval: CO₂-uitstoot en leefbaarheid bebouwde omgeving). Daarnaast geven substantiële minderheden aan dat de overheid de maatregel alleen maar invoert om geld te verdienen, dat de kosten oneerlijk worden verdeeld en dat de argumenten bij de maatregel niet overtuigend zijn.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

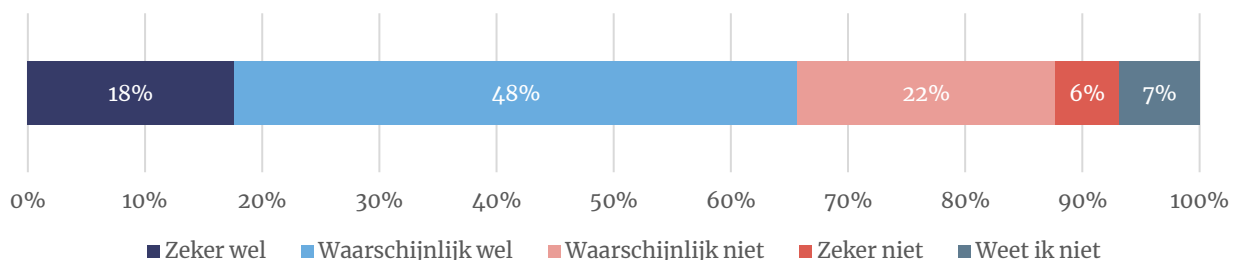
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n = 212)



Uitvoerbaarheid

Nederlanders denken over het algemeen dat het de overheid gaat lukken om de maatregel in te voeren en te handhaven. Bijna een op de vijf (18%) is hier zeker van, terwijl bijna de helft (48%) denkt dat dit waarschijnlijk gaat lukken. Bijna drie op de tien (28%) Nederlanders vermoeden dat het de overheid zeker of waarschijnlijk niet gaat lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een minimum parkeertarief in binnensteden in te voeren – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Financiële schade voor winkeliers

“Daar heeft de winkeliers schade van .bestellen mensen nog meer via internet.”

“Het vernield de binnenstad voor winkels buiten de grote steden. Onwerkbaar en zal na een noodkreet buiten de steden per direct worden teruggedraait.”

“Dan blijven de klanten meer weg en heeft de winkelier het nakijken.”

“De winkels gaan eraan kapot en krijgen nog minder bezoekers en dan gaan er weer meer verdwijnen en dan hebben ze niks meer en komen er geen auto's meer in de binnenstad.”

Gemeenten gaan niet akkoord

“Gemeentes hechten aan zelfstandigheid en willen zulke zaken zelf regelen.”

“Grote steden gaan hier niet mee akkoord, te grote melkkoe.”

“Het stuit op bezwaren van individuele gemeenten.”

Gebrek aan draagvlak

“Geen draagkracht in de samenleving.”

“Ik denk dat de protesten vanuit de burgerij te groot zullen zijn voor met name de plaatselijke politici.”

“Komt vast veel protest tegen.”

Geen mankracht voor handhaving

“Ik zit zelf in de gemeenteraad en er is geen geld om mensen in dienst te nemen voor handhaving.

Erger nog we raken mensen kwijt aan de grote steden en door pensioen en er is geen geld om nieuwe in dienst te nemen.”

“Omdat het handhaven domweg onmogelijk wordt met wat er alles bij elkaar gehandhaafd dient te worden.”

“Te weinig controleurs.”

4.4.3 Steun naar kenmerken

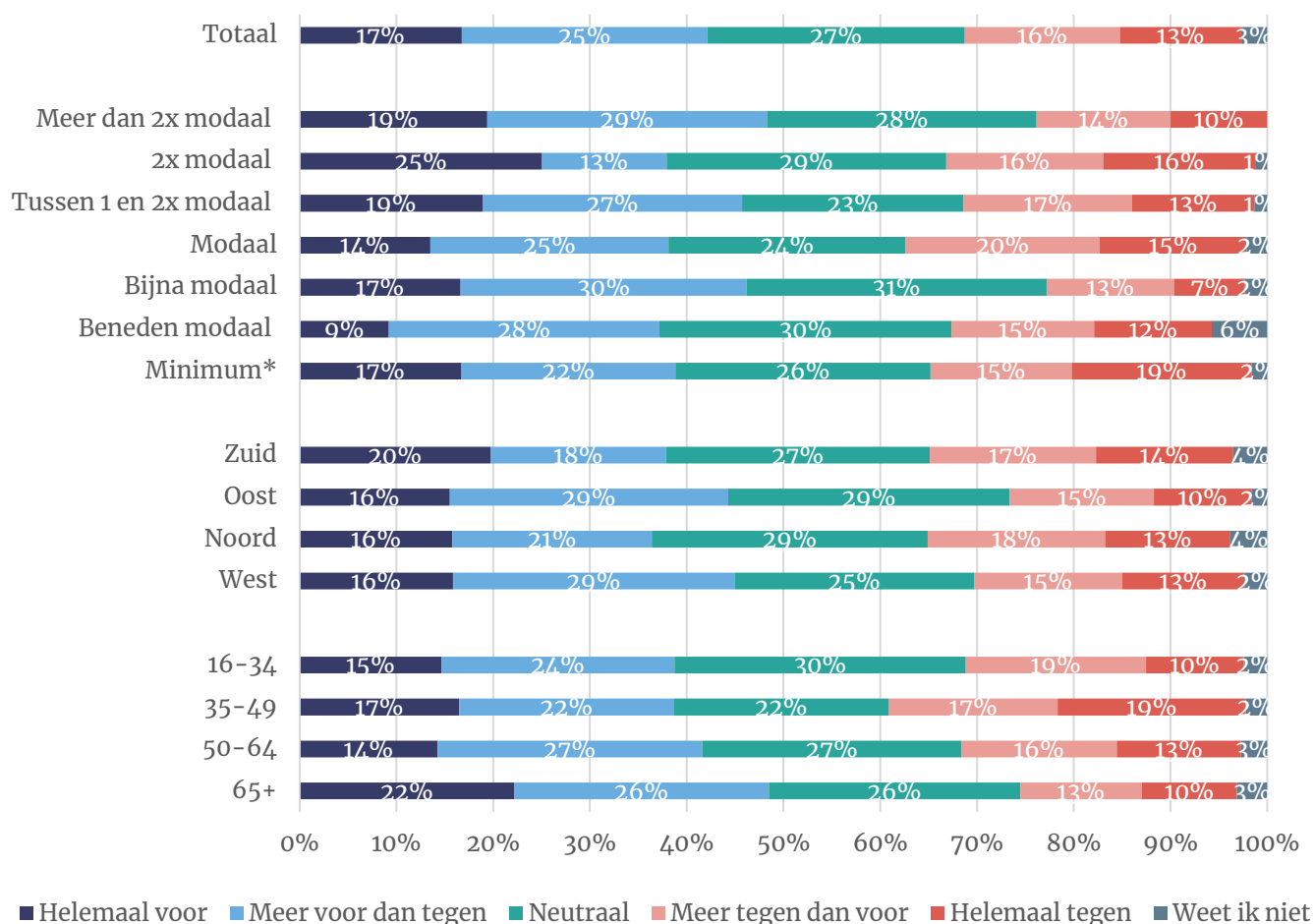
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Er lijkt een zwak positief verband te bestaan tussen inkomen en steun voor een minimum parkeertarief in de binnensteden. Een op de vier Nederlanders die twee keer modaal verdienen is helemaal voor de maatregel. Dat is meer dan de van de overige inkomensgroepen (gemiddeld 17%). Wel is slechts 13 procent van deze groep meer voor dan tegen. Dat is een stuk minder dan gemiddeld (25%). Bijna een op vijf (19%) Nederlanders met een minimuminkomen is helemaal tegen de maatregel (gemiddeld is 13 procent). Door het lage aantal waarnemingen is deze bevinding echter indicatief.

Naar regio treden geen verschillen op. 65-plussers zijn vaker voorstander van de maatregel dan anderen (4,8% tegenover 4,2% gemiddeld).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=932)²⁰



²⁰ De percentages voor de groep "minimuminkomen" zijn indicatief vanwege het beperkte aantal waarnemingen (n=34)



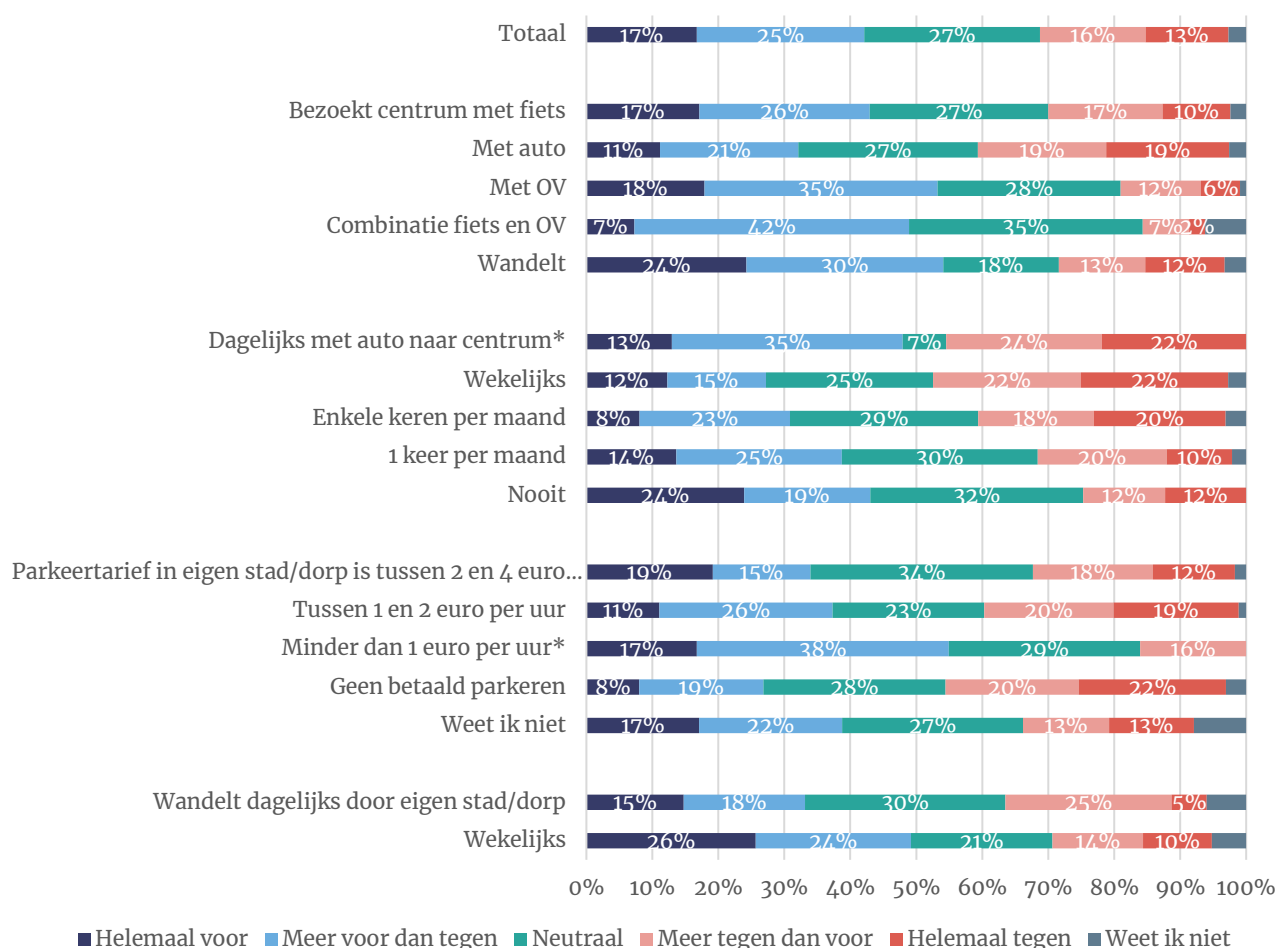
Huidig gedrag

Twee op de vijf (19%) Nederlanders die het centrum van zijn of haar stad of dorp wel eens met de auto bezoeken, zijn helemaal tegen een minimum parkeertarief. Een even groot deel is meer tegen dan voor. Nederlanders die fietsen, wandelen of het OV gebruiken zijn positiever.

Nederlanders die slechts 1 keer per maand met de auto naar het centrum van hun stad of dorp gaan wijken nauwelijks af van het gemiddelde (14% helemaal voor, 10% helemaal tegen). De scepsis zit vooral bij mensen die minstens enkele keren per maand de auto gebruiken voor een bezoek aan het centrum. Ruim een op de vijf van deze mensen (20 à 22%) is helemaal tegen de maatregel.

Nederlanders die woonachtig zijn in steden of dorpen zonder betaald parkeren zijn, logischerwijs, vaker tegen een landelijk minimumtarief. Slechts acht procent van deze groep is helemaal voor en 22% is helemaal tegen. Nederlanders die wekelijks door eigen stad of dorp wandelen zijn vaker helemaal voor (26%) de maatregel dan Nederlanders die dit dagelijks doen (15%).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=932)²¹



²¹ De percentages voor “dagelijks met auto naar centrum” (n=12) en “minder dan 1 euro per uur” (n=14) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.4.4 Verwacht gedrag

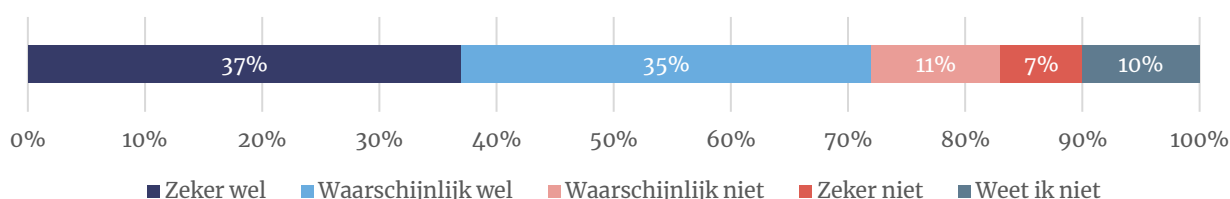
De determinant 'verwacht gedrag' bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Meer dan een derde (37%) van de Nederlanders die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is, is zeker van plan het nieuwe parkeertarief van 2 euro per uur te gaan betalen bij een bezoek aan een stadscentrum. Nog eens ruim een derde (35%) zegt dit waarschijnlijk te gaan doen. Bijna een op de vijf (18%) gaat dit zeker of waarschijnlijk niet doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

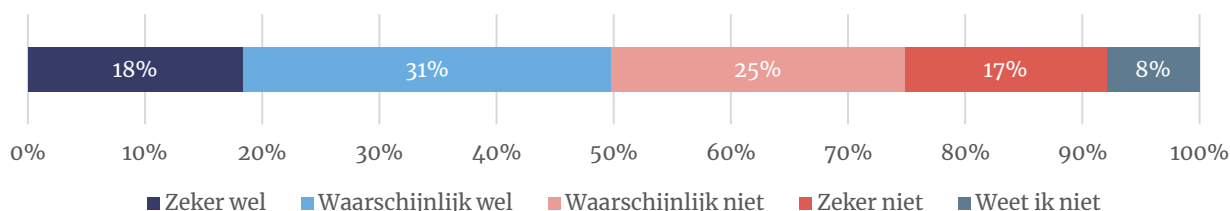
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je bij bezoek aan een stadscentrum het nieuwe parkeertarief van minimaal 2 euro per uur gaat betalen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=726)



Geneigdheid tot gedragsverandering

Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is, zijn verdeeld over de vraag of ze minder vaak de auto gaan gebruiken voor een bezoek aan het centrum. Bijna een op de vijf (18%) gaat dit zeker doen. Een bijna even groot deel (17%) gaat dit zeker niet doen. Een bijna even groot deel (17%) gaat dit waarschijnlijk niet doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar de centra van dorpen en steden te reizen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=726)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar de centra van dorpen en steden te reizen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Goedkoper/beter openbaar vervoer

- “Beter openbaar vervoer in landelijke gebieden.”
- “De prijs van openbaarvervoer drastisch naar beneden brengen.”
- “Betere bereikbaarheid van centra met openbaar vervoer.”
- “Gratis openbaar vervoer voor ouderen en/of gehandicapten.”

Betere fietsverbinding

- “Betere fiets paden., Auto's weren uit centrum (geen parkeergelegenheid, auto vrije zones, geen voorrang meer voor auto's), aansluitende ov mogelijkheden, verlagen ov prijzen.”
- “Gratis openbaar vervoer voor ouderen en/of gehandicapten.”

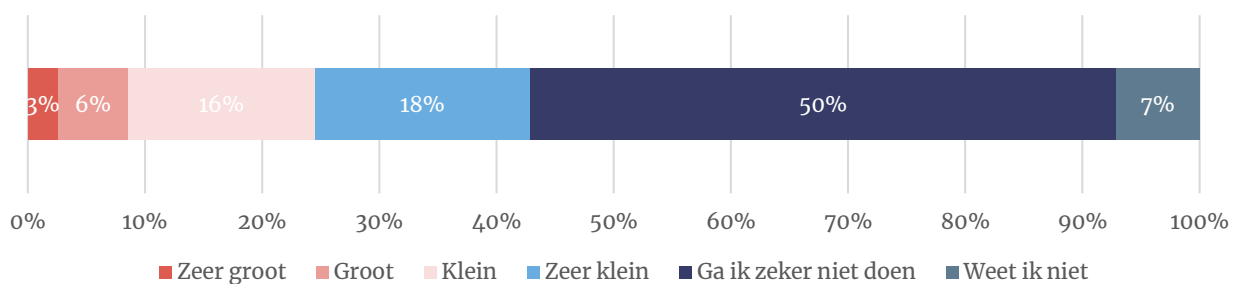
Binnensteden autovrij/luw maken

- “Binnensteden autovrij maken voor bezoekers.”
- “Centra meer autoluw maken. Meer mogelijkheden voor fietsers en openbaar vervoer.”

Neiging tot verzet

Een op de tien (9%) schat de kans groot of zeer groot in dat diegene in verzet zal komen tegen de maatregel. De helft gaat dit zeker niet doen.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=932)

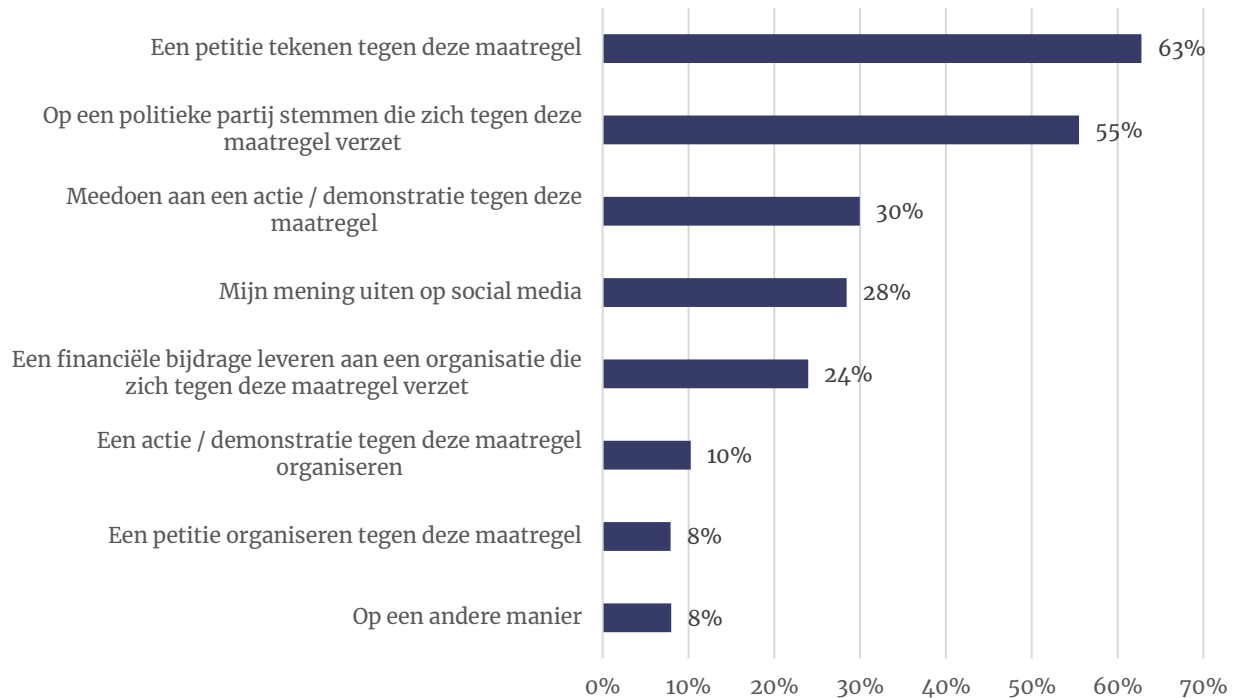


Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd op welke wijze zij dit zullen doen.

De meerderheid van deze groep geeft aan een petitie te zullen ondertekenen of op een politieke partij te stemmen die zich tegen de maatregel verzet.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=77)



4.4.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

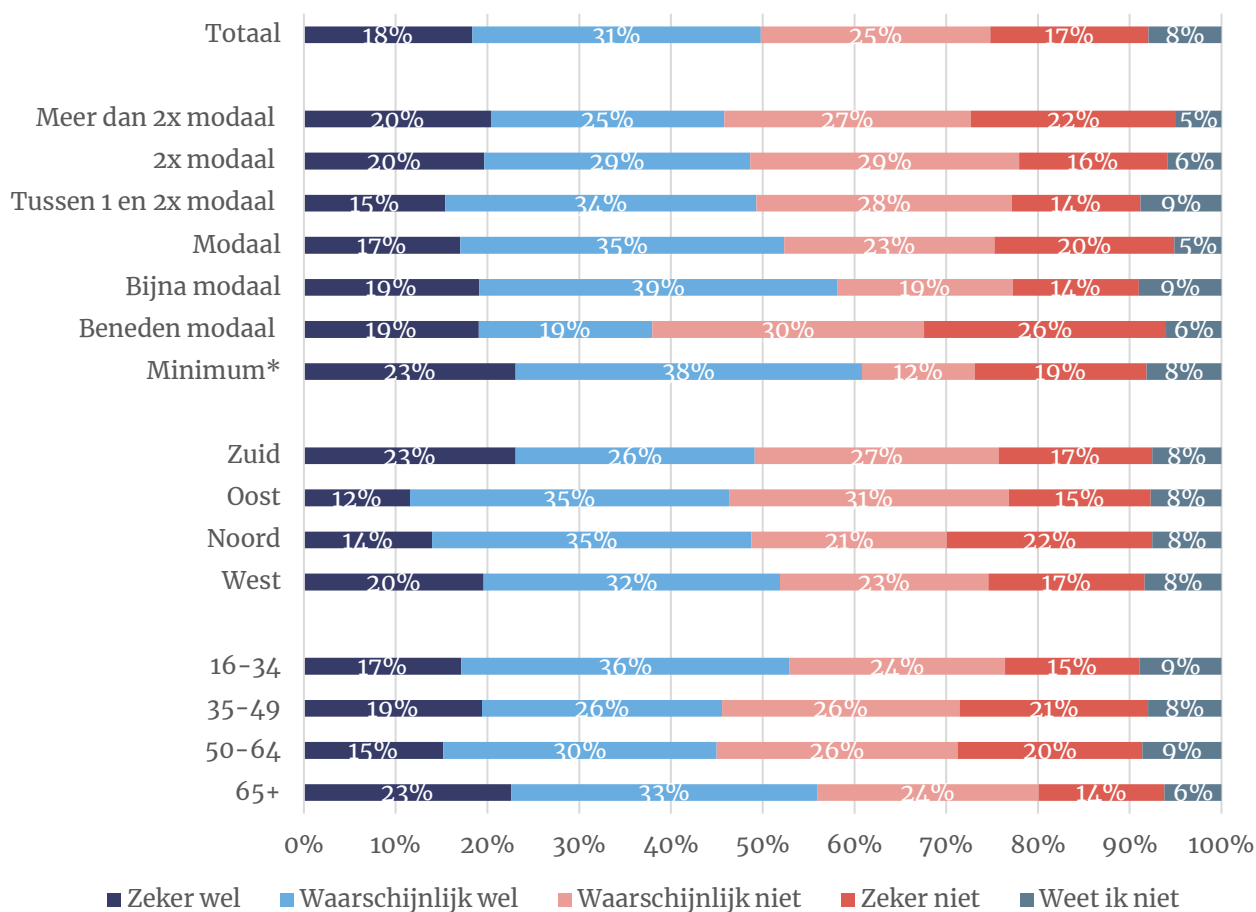
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

De overheid hoopt dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar centra te rijden en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer en fiets. De meeste weerstand hiertegen komt van Nederlanders die beneden modaal verdienen. Een kwart (26%) van deze groep gaat dit zeker niet doen. Nog eens drie op tien gaan dit waarschijnlijk niet doen. De inkomensgroep hieronder, de minima, lijken echter vaker geneigd dan anderen om zich aan de maatregel te houden: 23 procent gaat zeker vaker kiezen voor OV en fiets (gemiddeld 18%) en 31 procent is dit zeker of waarschijnlijk niet van plan (gemiddeld 42%).

In Zuid-Nederland zeggen twee keer zoveel mensen (23%) als in Oost-Nederland (12%) zeker minder de auto en vaker het OV of fiets te pakken voor een bezoek aan het centrum. Ook ouderen zijn vaker geneigd tot dit gedrag dan andere leeftijdsgroepen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar de centra van dorpen en steden te reizen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=726)²²



²² De percentages voor minimum inkomen zijn indicatief vanwege het beperkte aantal waarnemingen (n=34)

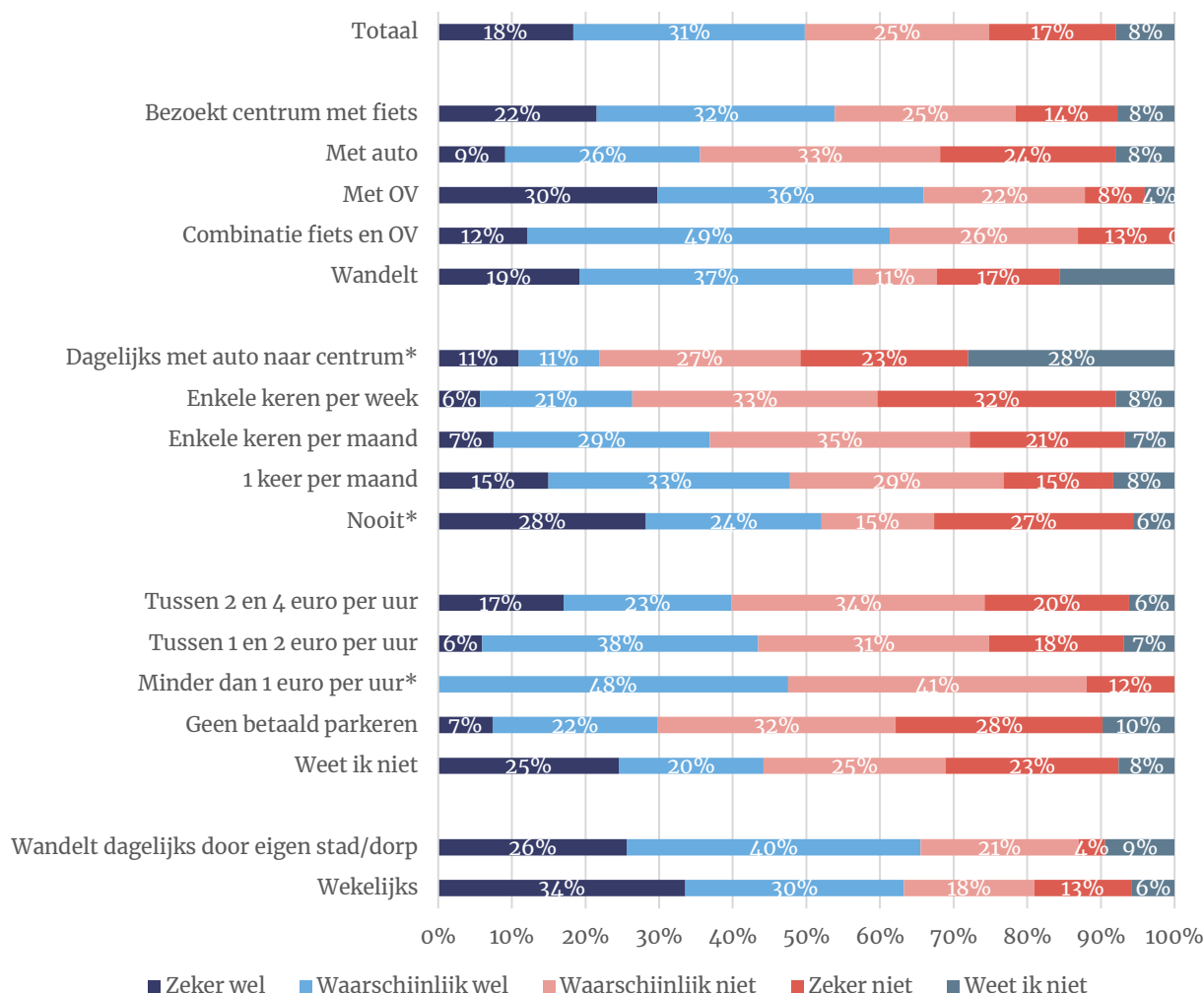


Huidig gedrag

Een op de tien Nederlanders (9%) die het centrum van eigen dorp of stad met de auto bezoekt, is zeker van plan minder de auto te gaan gebruiken voor dit bezoek en vaker het openbaar vervoer of de fiets te nemen als het nieuwe tarief wordt ingevoerd. Nog eens een kwart (26%) zegt dit waarschijnlijk te gaan doen. Meer dan de helft (57%) gaat dit zeker of waarschijnlijk niet doen. De scepsis bevindt zich vooral bij Nederlanders die vaker dan een keer per maand het centrum met de auto bezoeken. Slechts zes procent van hen die enkele keren per week met de auto naar het centrum gaan zijn van plan dit minder te gaan doen ten gevolge van een nieuw minimum parkeertarief.

Inwoners van steden en dorpen waar nu geen betaald parkeren in het centrum is, zijn minder vaak van plan hun gedrag aan te passen dan anderen. Bijna drie op tien (28%) gaan zeker niet minder vaak met de auto naar het centrum.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar de centra van dorpen en steden te reizen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=726)²³



²³ De percentages voor “dagelijks met auto naar centrum” (n=12) en “minder dan 1 euro per uur” (n=14) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.4.6 Naleving naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

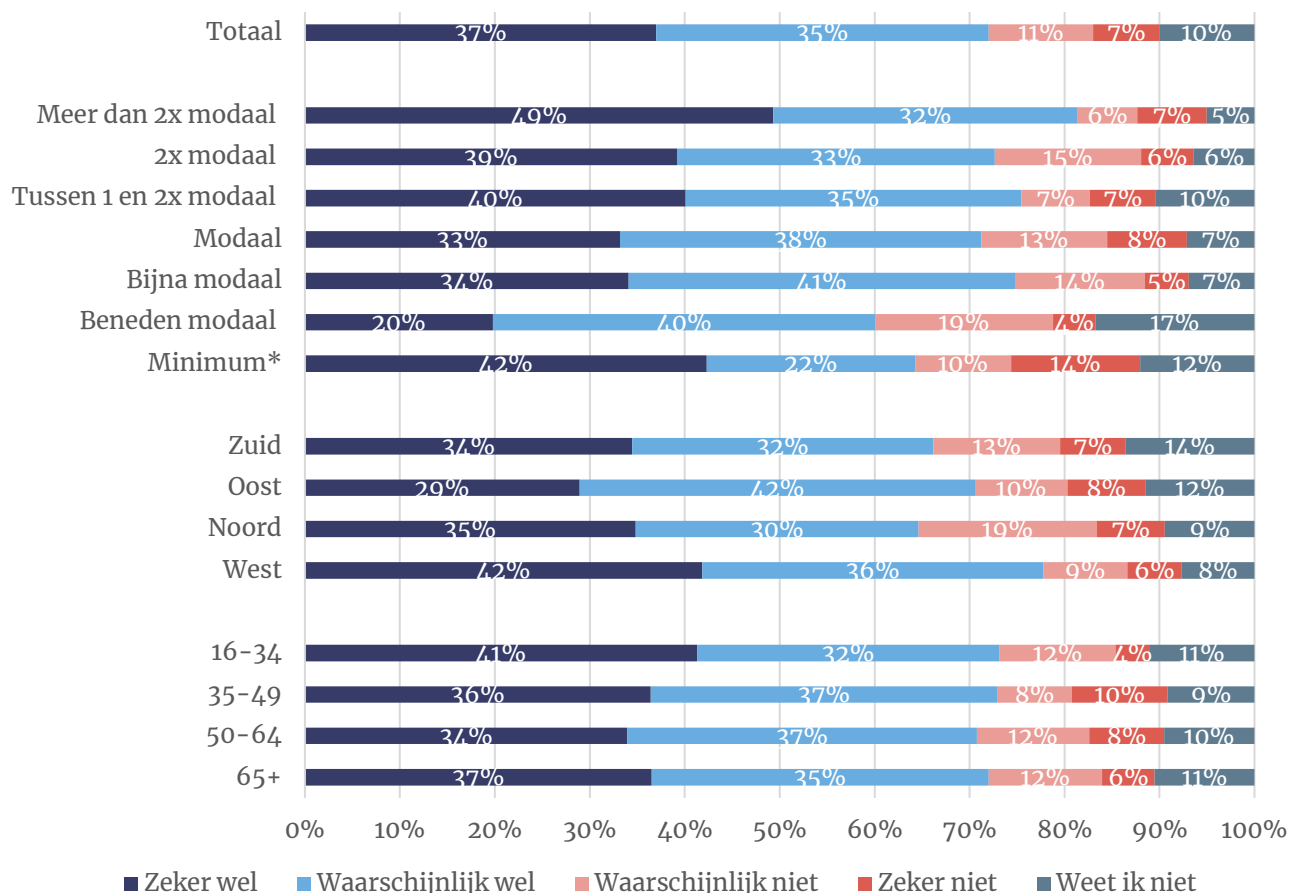
Socio-demografisch

De enige inkomensgroep die significant vaker aangeeft zich niet aan de maatregel te gaan houden is de groep beneden modaal. Een op vijf Nederlanders van deze categorie is zeker van plan het nieuwe parkeertarief van 2 euro per uur te gaan betalen. Dat is een stuk minder dan gemiddeld (37%). Aan de andere kant zegt slechts vier procent dit zeker niet te gaan doen. Ook dit is minder dan gemiddeld (7%). Weerstand is het minst sterk onder de hoogste inkomensgroep. De helft van de Nederlanders die meer dan twee keer modaal verdienen zijn zeker van plan het nieuwe tarief te gaan betalen.

In West-Nederland is minder oppositie tegen de maatregel dan in de overige windstreken. Ruim vier op tien Westelijke Nederlanders (42%) gaan zeker betalen volgens het nieuwe tarief. In het Oosten geldt dit slechts voor drie op tien (29%).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je bij bezoek aan een stadscentrum het nieuwe parkeertarief van minimaal 2 euro per uur gaat betalen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=726)

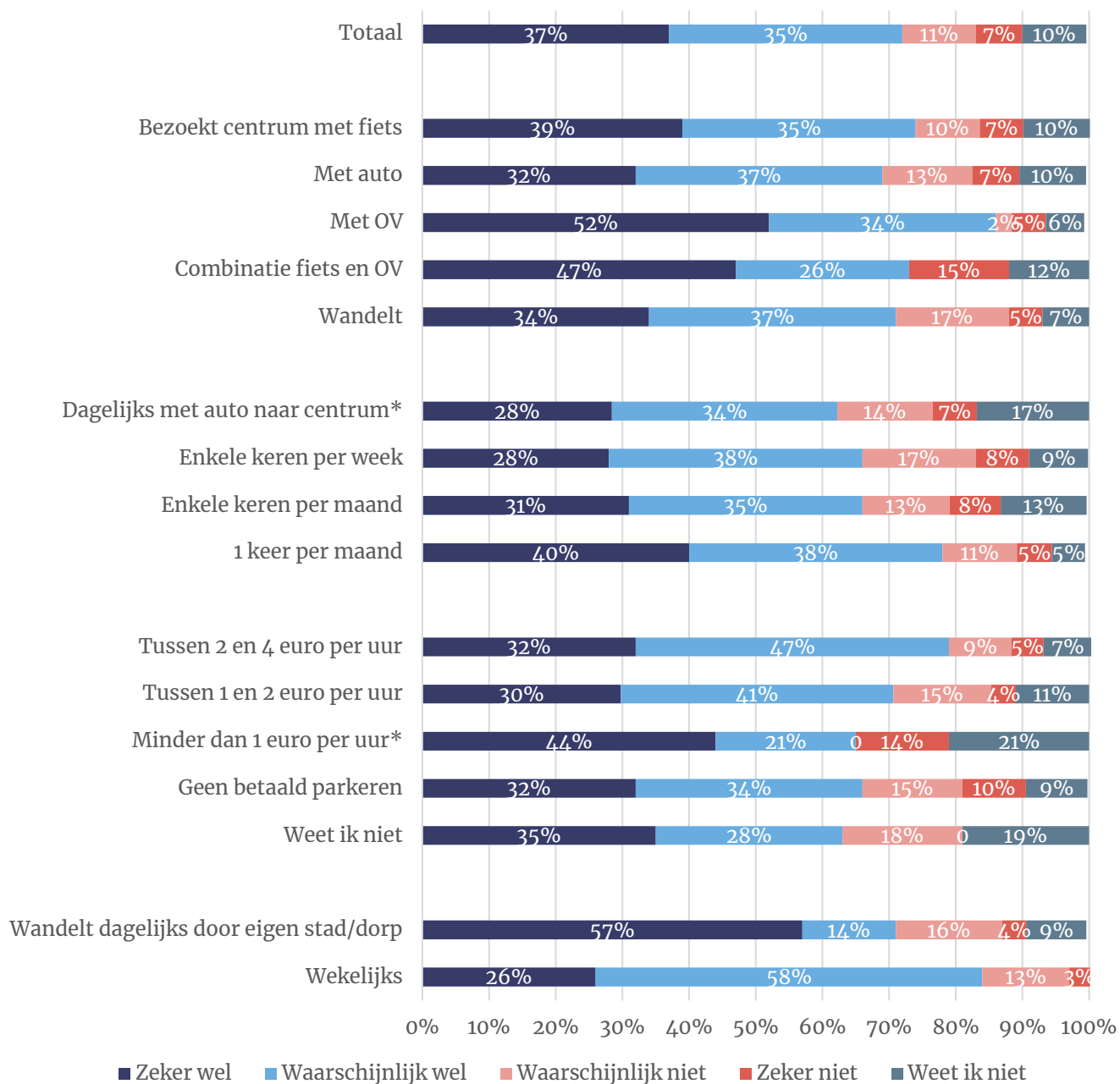


Huidig gedrag

Een op vijf Nederlanders die het centrum van hun dorp of stad wel eens met de auto bezoeken geeft aan niet van plan te zijn zich te gaan houden aan de maatregel. Zeven op tien (69%) zijn dit wel van plan. Nederlanders die dit enkele keren per week doen tonen iets meer weerstand: 25 procent is niet van plan zich aan de maatregel te houden. Datzelfde geldt voor inwoners van dorpen en steden zonder betaald parkeren.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

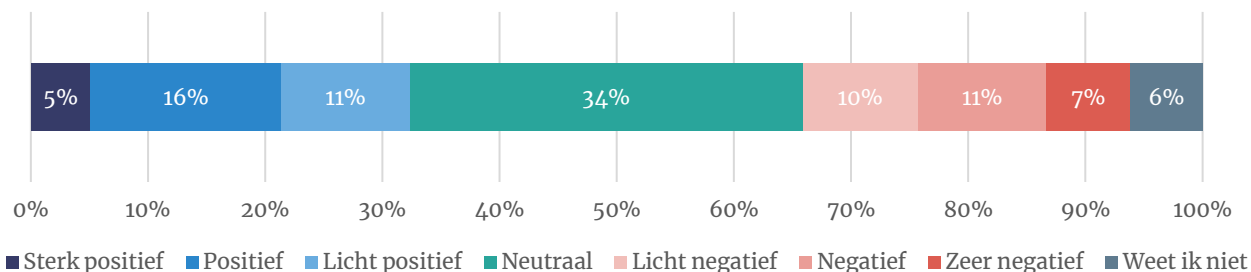
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je bij bezoek aan een stadscentrum het nieuwe parkeertarief van minimaal 2 euro per uur gaat betalen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=726)



4.4.7 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten per saldo een positieve uitwerking van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten al is het verschil klein (32% sterk tot licht positief, 28% sterk tot licht negatief). Zeven procent verwacht een zeer negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



4.4.8 Betrokkenheid

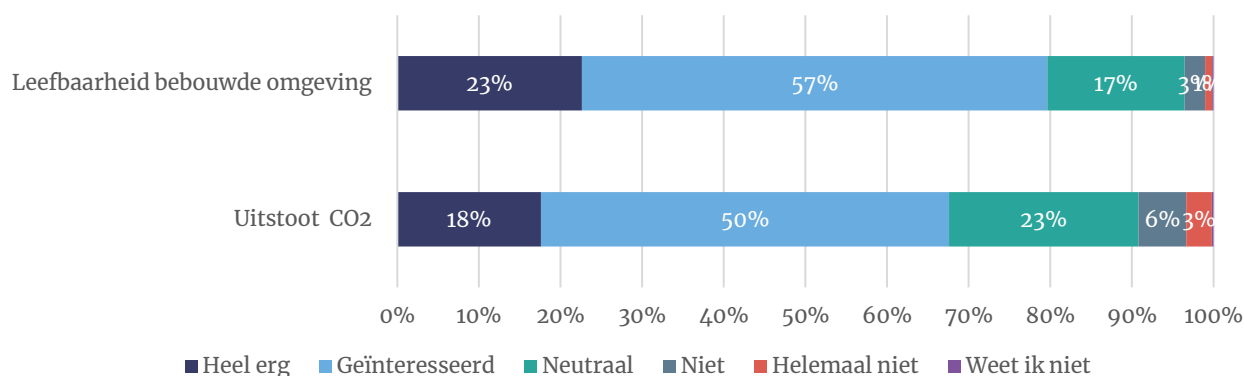
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "minimum parkeertarief" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: uitstoot CO₂ en andere schadelijke stoffen en (on)leefbaarheid bebouwde omgeving.

Interesse

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in de problemen: leefbaarheid bebouwde omgeving (80%) en CO₂-uitstoot (68%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO₂ = 5.326)

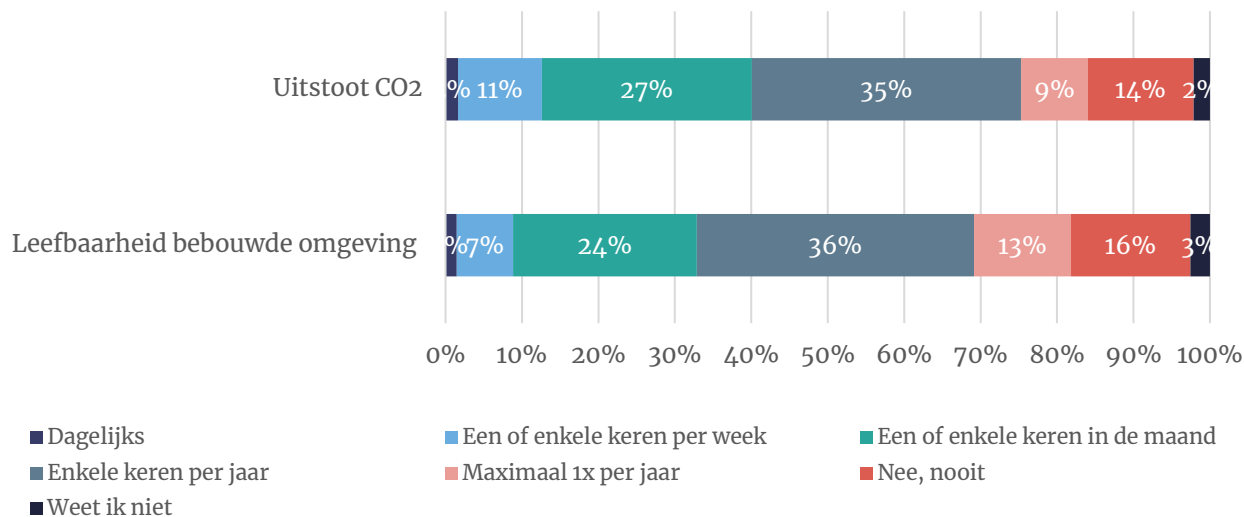


Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Voor leefbaarheid geldt dit voor ongeveer een op drie (32%).

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

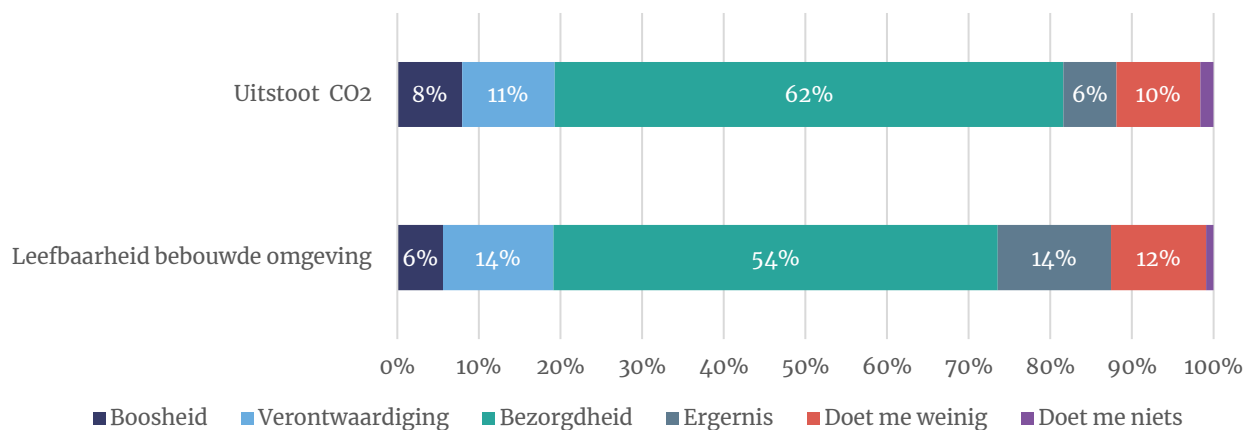
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO2 = 5.326)



Emotie

CO2-uitstoot (62%) en leefbaarheid bebouwde omgeving (54%) roepen vooral bezorgdheid op.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO2 = 5.326)

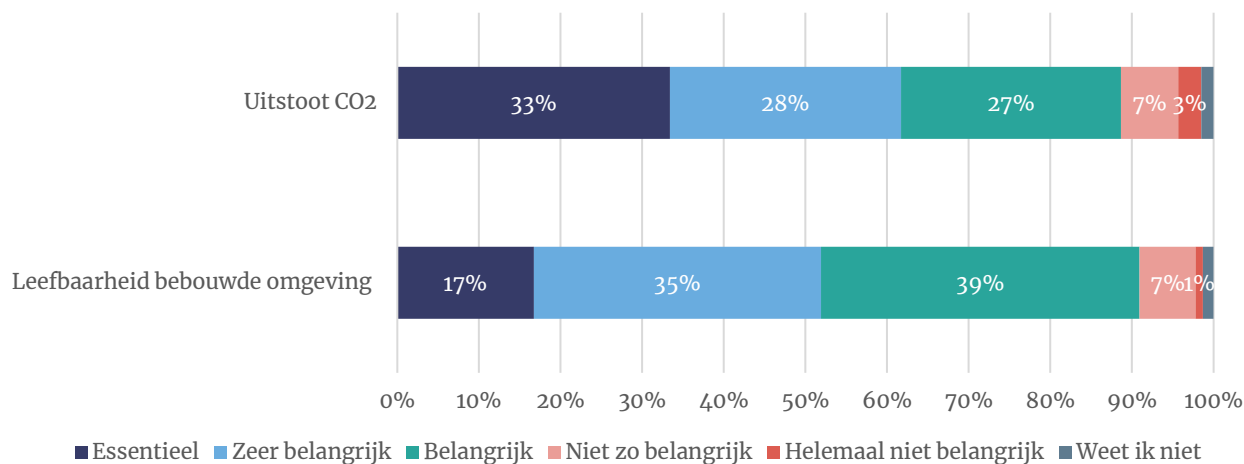


Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van alle drie problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’²⁴. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als het meest urgente probleem van deze drie. Een op drie vindt het ‘essentieel’ om dit nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO₂ = 5.326)



²⁴ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.5 Maximumsnelheid 30 kilometer per uur

Deze paragraaf gaat in op een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. De volgende uitleg is bij deze maatregel in de vragenlijst gegeven:

30 km per uur als algemene maximum snelheid op wegen binnen de bebouwde kom

“Nu mogen auto’s binnen de bebouwde kom niet harder dan 50 kilometer per uur, terwijl in woonwijken de maximum snelheid vaak 30 kilometer per uur is. De overheid wil het aantal verkeersongelukken terugdringen en de leefbaarheid in steden en dorpen verbeteren.

Een idee hiervoor is om de snelheidslimiet op vrijwel alle wegen in de bebouwde kom te verlagen naar 30 kilometer per uur. Wegen waar je 50 km per uur mag rijden worden dan een uitzondering.”

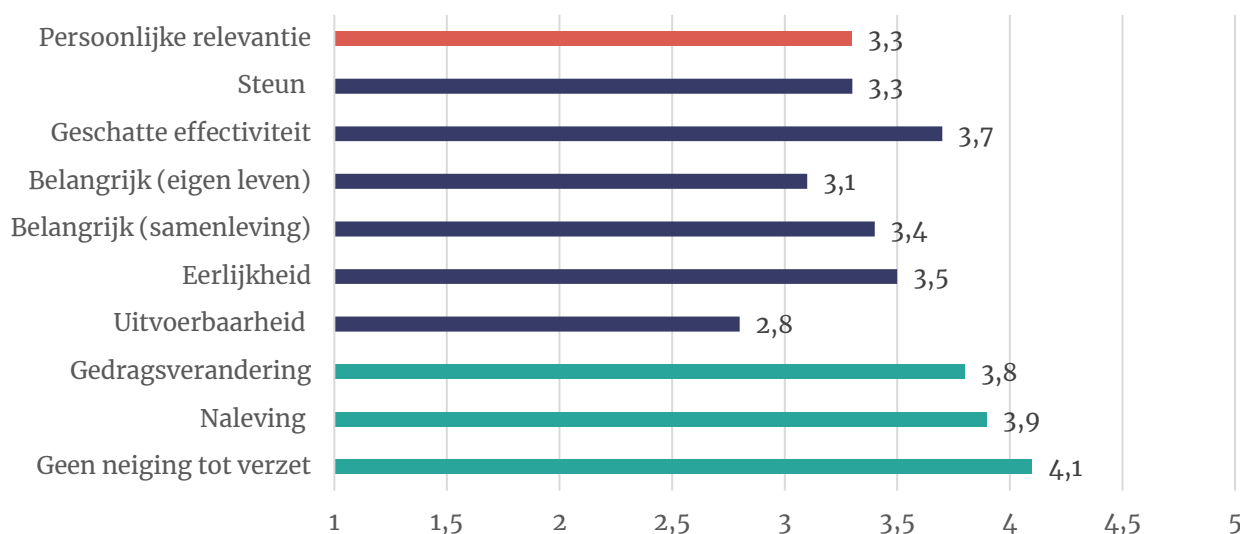
4.5.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

De gedragsdeterminanten (in het groen aangegeven) scoren vrij hoog. Er zijn dus meer Nederlanders die aangeven zich aan de maatregel te gaan houden en het gewenste gedrag te gaan vertonen dan mensen die dit niet zeggen te gaan doen. Op uitvoerbaarheid is de score negatief. Dit betekent dat er meer mensen zijn die denken dat het de overheid niet zal lukken om de maatregel in te voeren en te handhaven dan mensen die denken dat het wel lukt.

Scores voor 30 km per uur als maximum snelheid binnen de bebouwde kom

Persoonlijke relevantie in rood, houding in blauw, gedrag in groen. (3.0 = neutrale score)



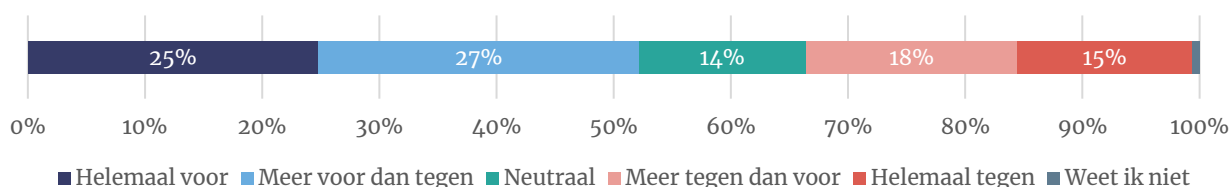
4.5.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Een kwart van de Nederlanders is helemaal voor de maatregel. Nog eens een kwart (27%) is meer voor dan tegen. Vijftien procent is helemaal tegen een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)

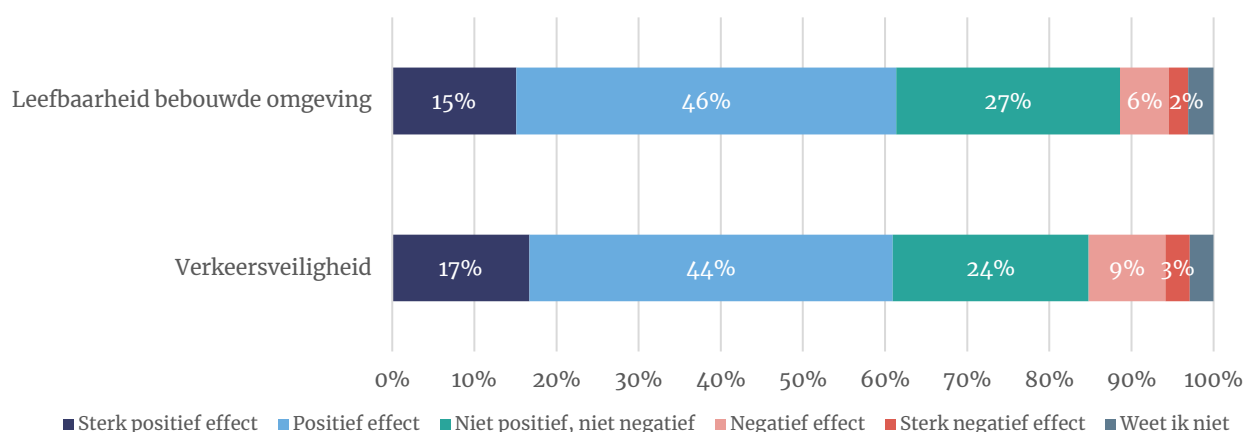


Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van twee problemen: (on)leefbaarheid bebouwde omgeving en onveiligheid in het verkeer.

Zes op de tien (61%) denken dat een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur een positief effect heeft op de leefbaarheid. Dit geldt in dezelfde mate (61%) voor verkeersveiligheid. Negatieve invloeden worden vaker verwacht voor verkeersveiligheid (12%) dan voor leefbaarheid (8%).

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)

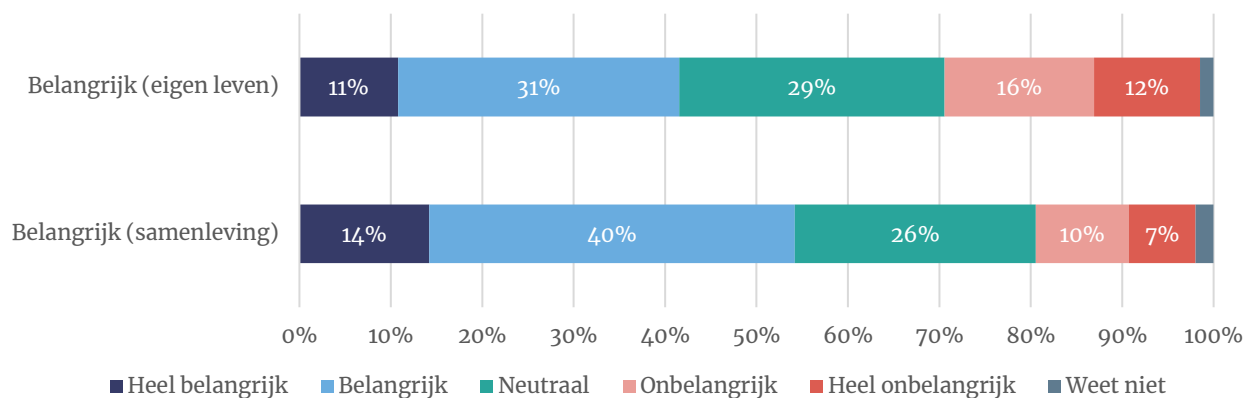


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

De maatregel wordt door meer dan de helft (54%) als belangrijk voor de samenleving beschouwd. Ongeveer een op de zes (17%) vindt het onbelangrijk.

Een substantiële minderheid (4,2%) beschouwt de maatregel als belangrijk voor hun eigen leven. Ruim een op vier (28%) vindt het onbelangrijk.

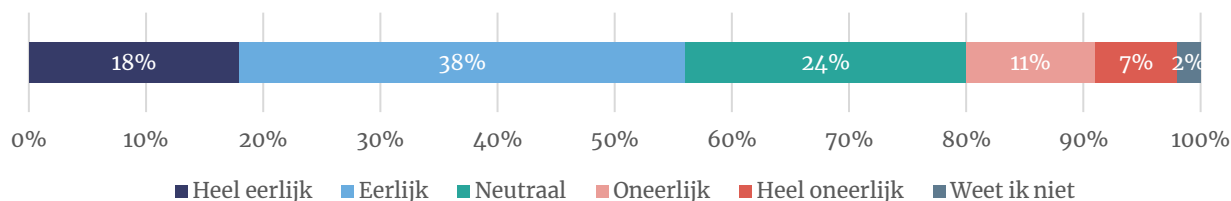
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)



Eerlijkheid

Bijna een op de vijf (18%) vindt de maatregel heel eerlijk. In totaal vindt 56 procent de maatregel eerlijk. Wederom bijna een op de vijf (18%) vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

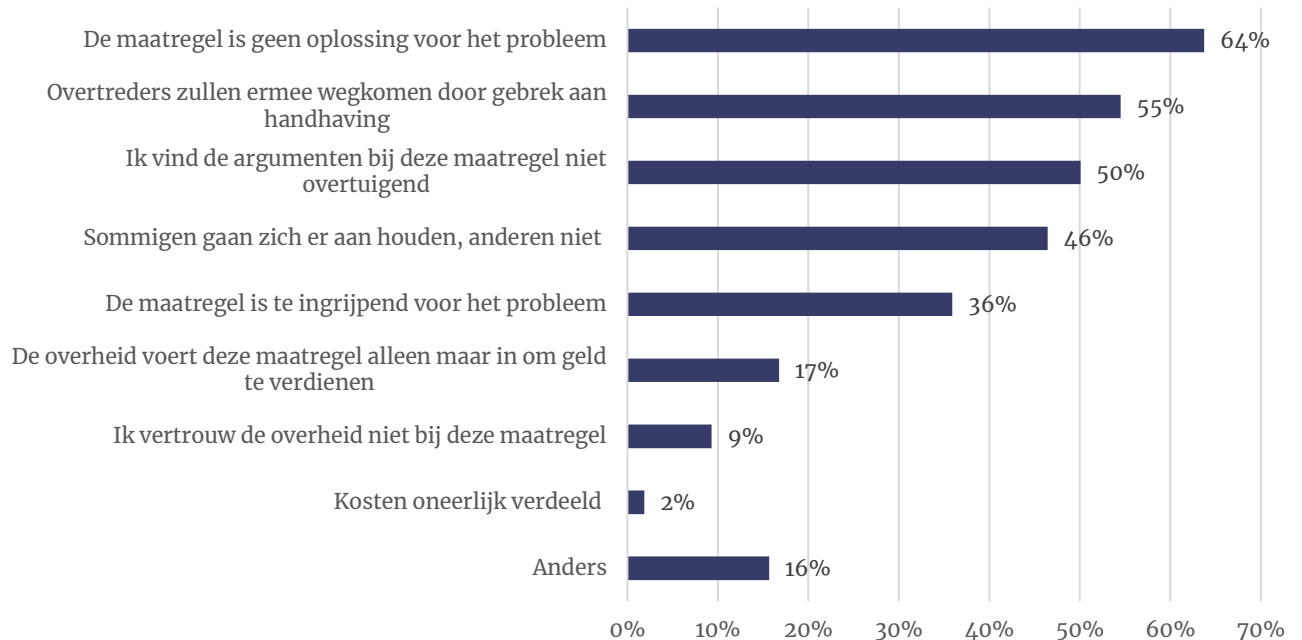
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Bijna twee op drie van deze groep zijn van mening dat deze maatregel geen oplossing biedt voor het probleem (in dit geval: (on)veiligheid in het verkeer en (on)leefbaarheid bebouwde omgeving). Daarnaast denkt meer dan de helft (55%) dat handhaving onvoldoende zal zijn, zodat overtreders ermee weg zullen komen. De helft vindt de argumentatie niet overtuigend, terwijl 46 procent vreest dat sommige automobilisten zich niet aan de regel zullen houden.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

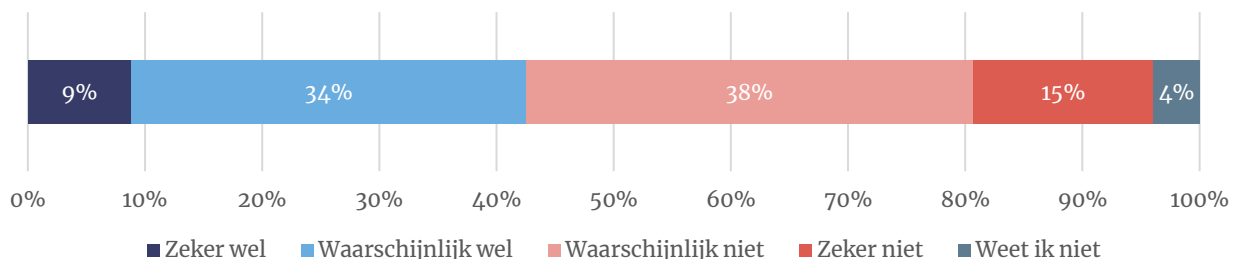
Meerdere antwoorden mogelijk Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=173)



Uitvoerbaarheid

Er zijn meer mensen die denken dat het de overheid (waarschijnlijk) niet zal lukken (53%) om de maatregel in te voeren en te handhaven dan mensen die denken dat het wel lukt (43%). Vijftien procent denkt zelfs dat de overheid zeker niet lukt.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in te voeren en/of hand te haven – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Nu al gebrek aan handhaving

“50 km wordt al niet gehandhaafd.”

“Aangezien het de overheid nu ook niet consequent lukt om snelheidsovertredingen hand te haven.

Veel mensen rijden nu alsnog overdag 130 km/h.”

“de 50 km is nu al niet te handhaven, ze rijden als gekken.”

“De politie heeft t nu al te druk.”

“Kunnen nu de 50 km al niet handhaven.”

Geen draagvlak

“Te veel tegenspraak vanuit de samenleving.”

“Tegenstand groot.”

“Onvoldoende draagvlak.”

Te langzaam

“Dat is gewoon een slakkengang en wekt daardoor meer irritatie op bij automobilisten.”

“Ik denk dat er veel gedoe over komt. Mensen vinden 30 km per uur te laag en zullen vaak te hard gaan rijden.”

“Te langzaam voor de meesten, te weinig capaciteit voor handhaving en te weinig draagvlak.”



4.5.3 Steun naar kenmerken

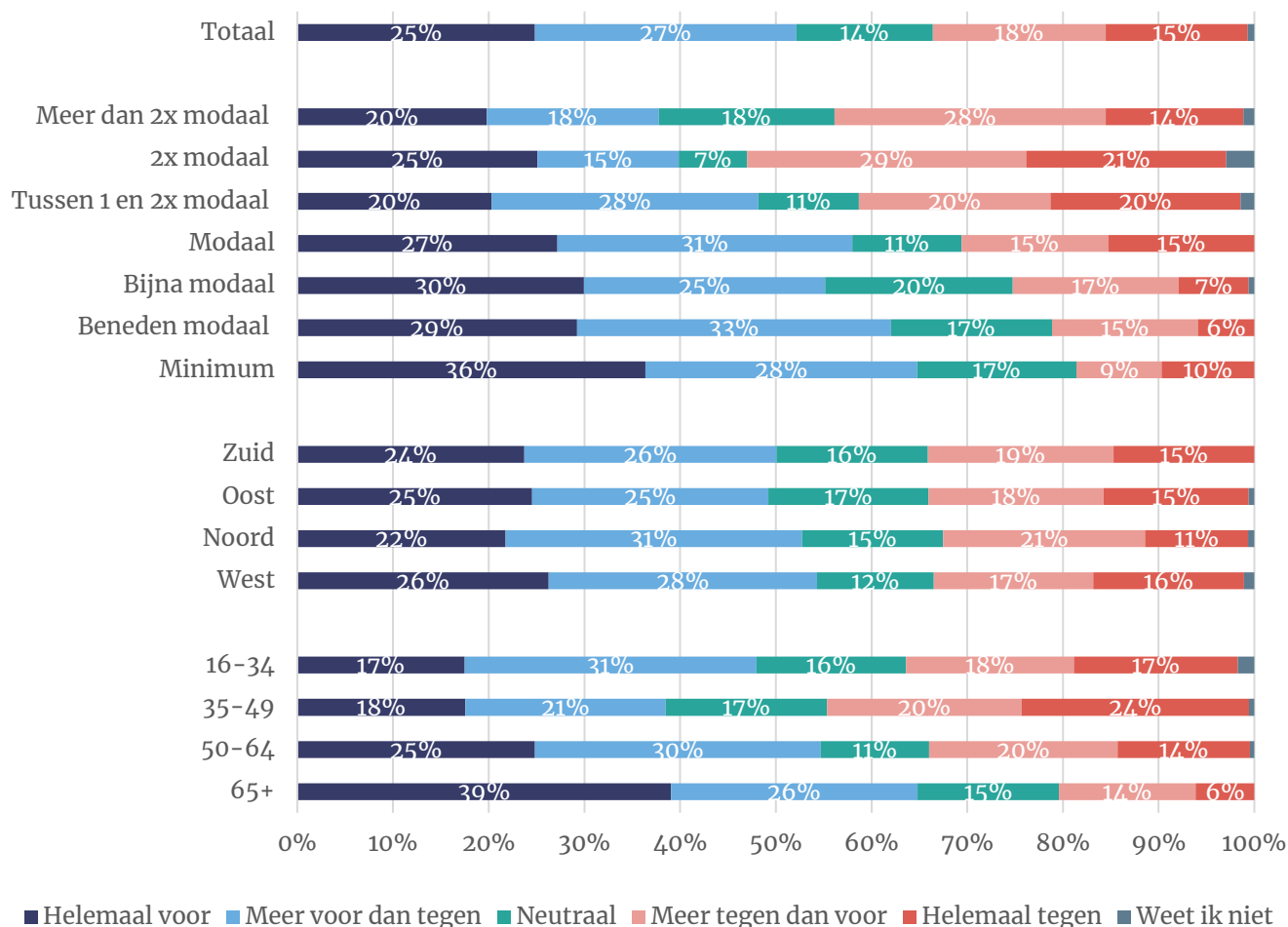
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken

Er lijkt een negatief verband te bestaan tussen inkomen en steun voor de maatregel. Oftewel: Nederlanders met een hoog inkomen zijn minder vaak voor de maatregel dan Nederlanders met een laag inkomen. De helft van de Nederlanders met een twee keer modaal inkomen is tegen, terwijl dit onder minima slechts 19 procent betreft.

Naar regio zien we weinig verschil, al lijken Noordelingen iets positiever dan anderen. Vier op de tien 65-plussers zijn helemaal voor de maatregel. Ruim twee keer zoveel als onder Nederlanders onder de 49 jaar.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)

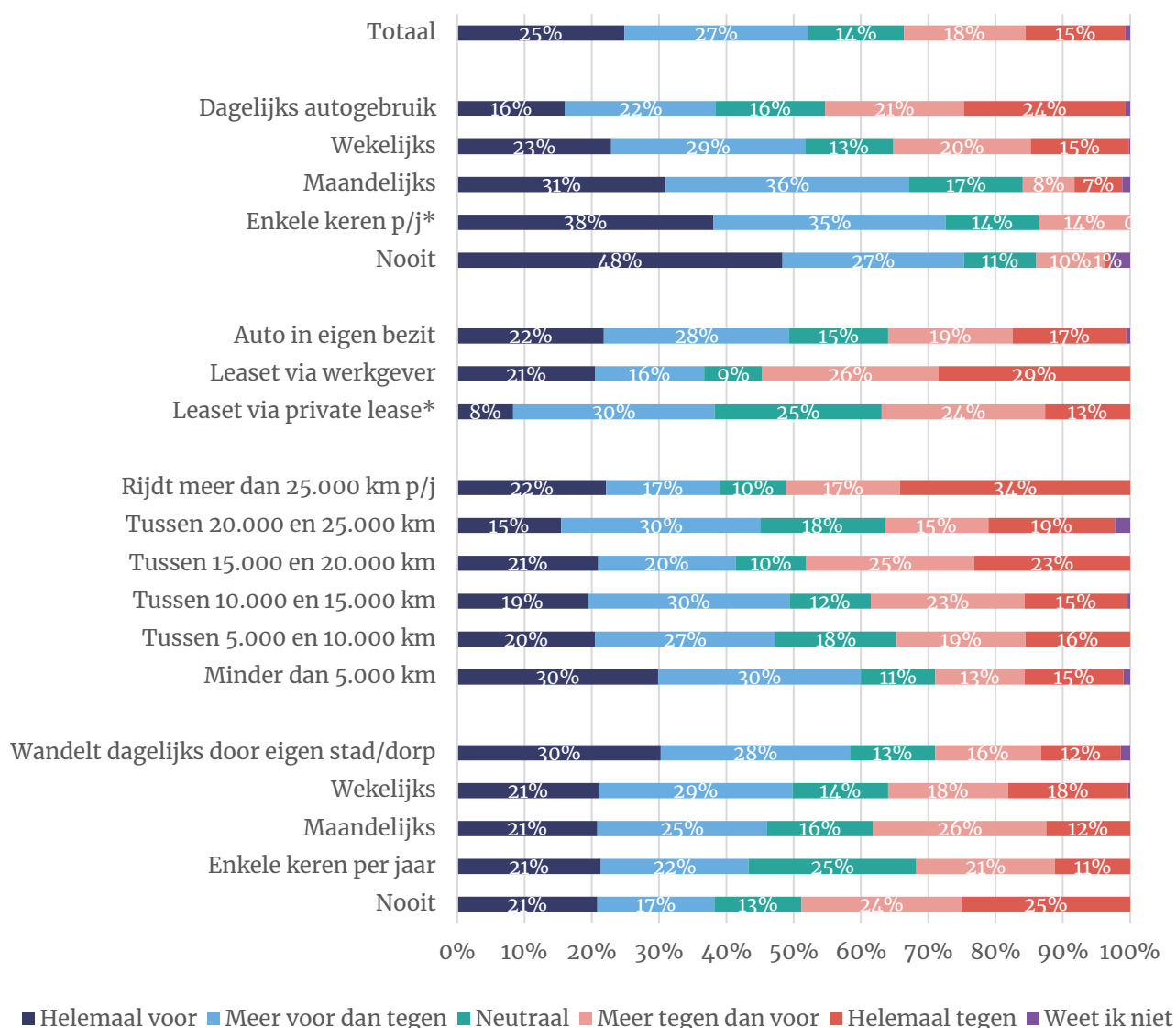


Steun naar huidig gedrag

Steun voor de maatregel hangt sterk samen met autogebruik. Automobilisten die dagelijks autorijden zijn veel vaker tegen de maatregel (45% in totaal) dan gemiddeld (33% in totaal). Nederlanders die nooit autorijden zijn groot voorstander van de maatregel (75% in totaal).

Nederlanders die leasen via hun werkgever zijn ook veel vaker tegen. Drie op de tien (29%) zijn helemaal tegen, terwijl een vierde (26%) meer tegen dan voor is. Daarnaast zien we meer tegenstand bij automobilisten die meer dan 25.000 kilometer per jaar rijden (51% tegen). Nederlanders die dagelijks door hun stad of dorp wandelen zijn vaker voor de maatregel dan gemiddeld (58% voor tegenover 52% gemiddeld).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn?²⁵ Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)



²⁵ De percentages voor leaset via private lease (n=29) en circa 1x per jaar (n=33) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.



4.5.4 Verwacht gedrag

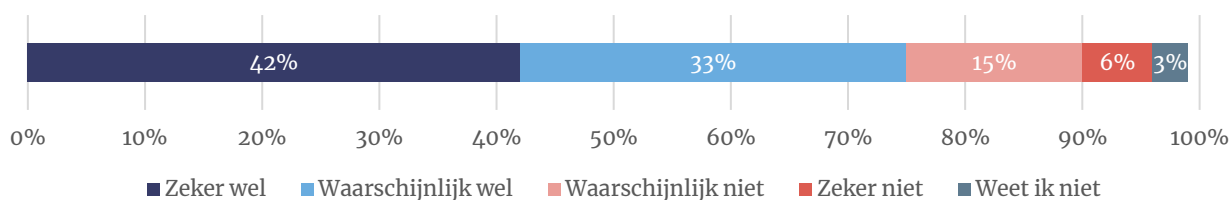
De determinant 'verwacht gedrag' bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Zes procent van de automobilisten gaat zich zeker niet aan de maatregel houden als die wordt doorgevoerd. Nog eens vijftien procent zegt dit waarschijnlijk niet te gaan doen. Ruim vier op de tien (42%) is van plan dit zeker wel te doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je maximaal 30 kilometer per uur gaat rijden op wegen binnen de bebouwde kom, waar die nieuwe snelheidslimiet geldt. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=943)

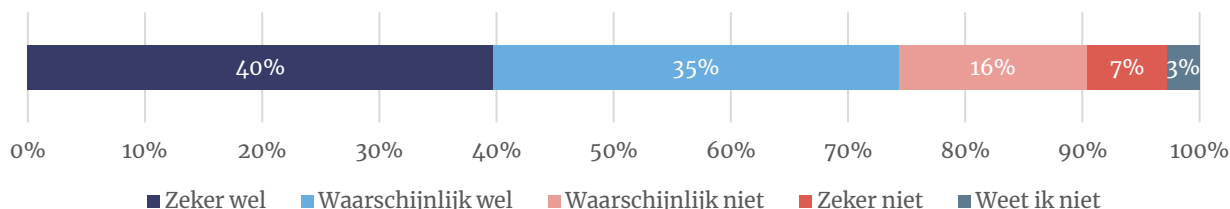


Geneigdheid tot gedragsverandering

Zeven procent van de Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is zeker niet van plan minder hard te gaan rijden op wegen binnen de bebouwde kom. Vier op de tien is dit zeker wel van plan.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat automobilisten minder hard gaan rijden op wegen binnen de bebouwde kom. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=943)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat automobilisten minder hard gaan rijden op wegen binnen de bebouwde kom.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Strenger handhaven

“Boetes als consequentie van niet houden aan de maatregel.”

“Boetes voor deze categorie drastisch verhogen. Goed uitleggen van de maatregel.”

“Controleren en flinke boetes bij overtredingen.”

“Dag en nacht flink controleren en boetes uitschrijven met flink hogere bedragen dan die nu gelden. Anders gaat het niet werken. Na bijvoorbeeld 5 boetes hiervoor het rijbewijs voor een periode ongeldig laten verklaren.”

“Meer snelheid camera's en een boete gekoppeld niet aan de overschreden snelheid in Km maar in procenten, een 10 te hard in een 30 Km zone moet zwaarder gestraft worden dan een 10 Km op een autoweg of snelweg. De huidige boete's met 50% verhogen en daarna 10% per jaar.”

Bebouwde kom anders inrichten

“Borden, verkeersregels en infrastructuur aanpassen.”

“Handhaven, maar beter nog de weginrichtingen zo maken dat harder rijden niet mogelijk is. Smal met veel obstakels.”

“Meer drempels of versmallingen toe passen.”

Duidelijk aangeven

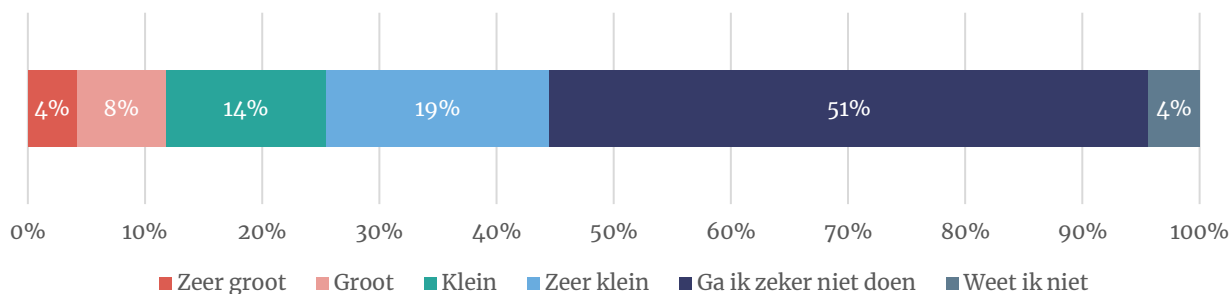
“Borden neerzetten of algemeen afkondigen. Als het maar duidelijk is. En binnen eigen stad fiets ik vooral.”

“Verkeersborden plaatsen/aanpassen.”

Neiging tot verzet

Ruim een op de tien (12%) zegt in opstand te zullen komen mocht de maatregel worden ingevoerd. Voor zeven op tien geldt dat ze dit niet gaan doen of dat de kans zeer klein is.

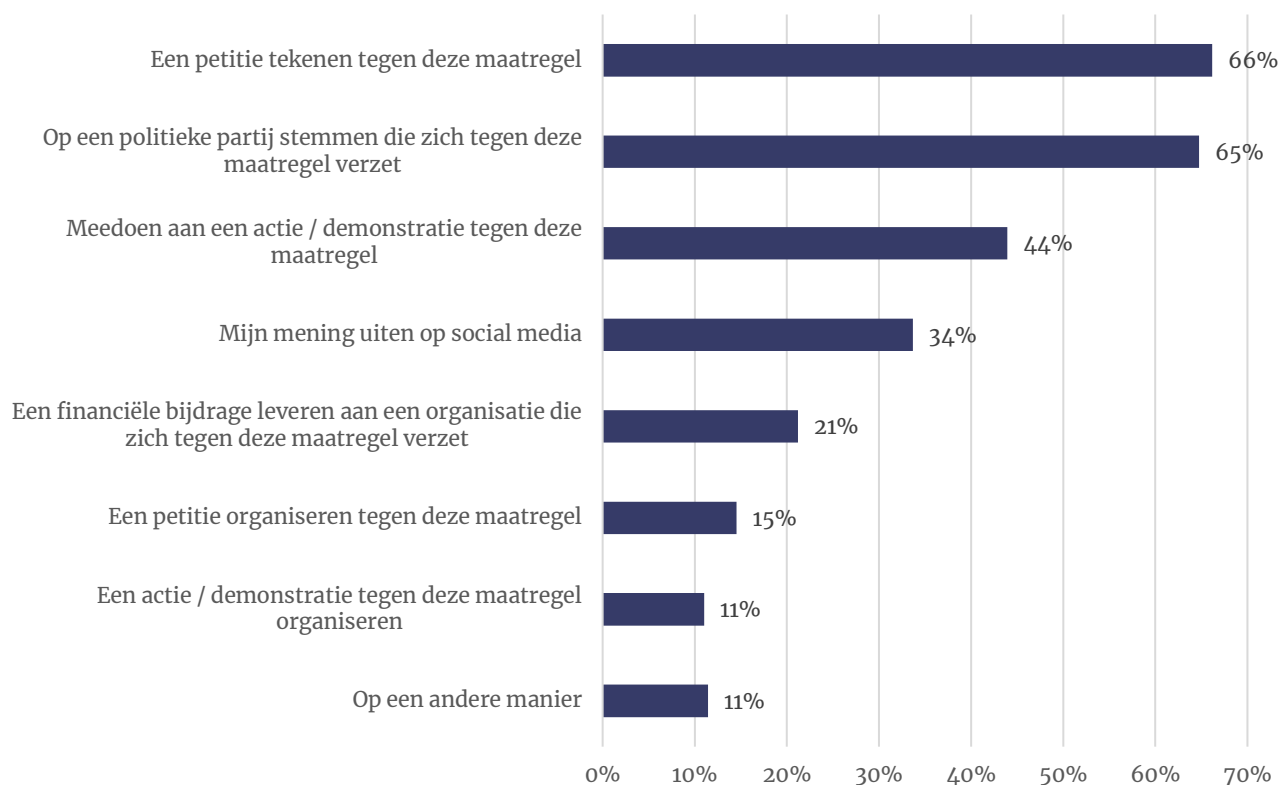
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)



De meeste Nederlanders die zeggen tegen de maatregel in verzet te komen zullen een petitie tekenen tegen de maatregel of op een partij stemmen die zich hiertegen verzet.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=118)



4.5.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

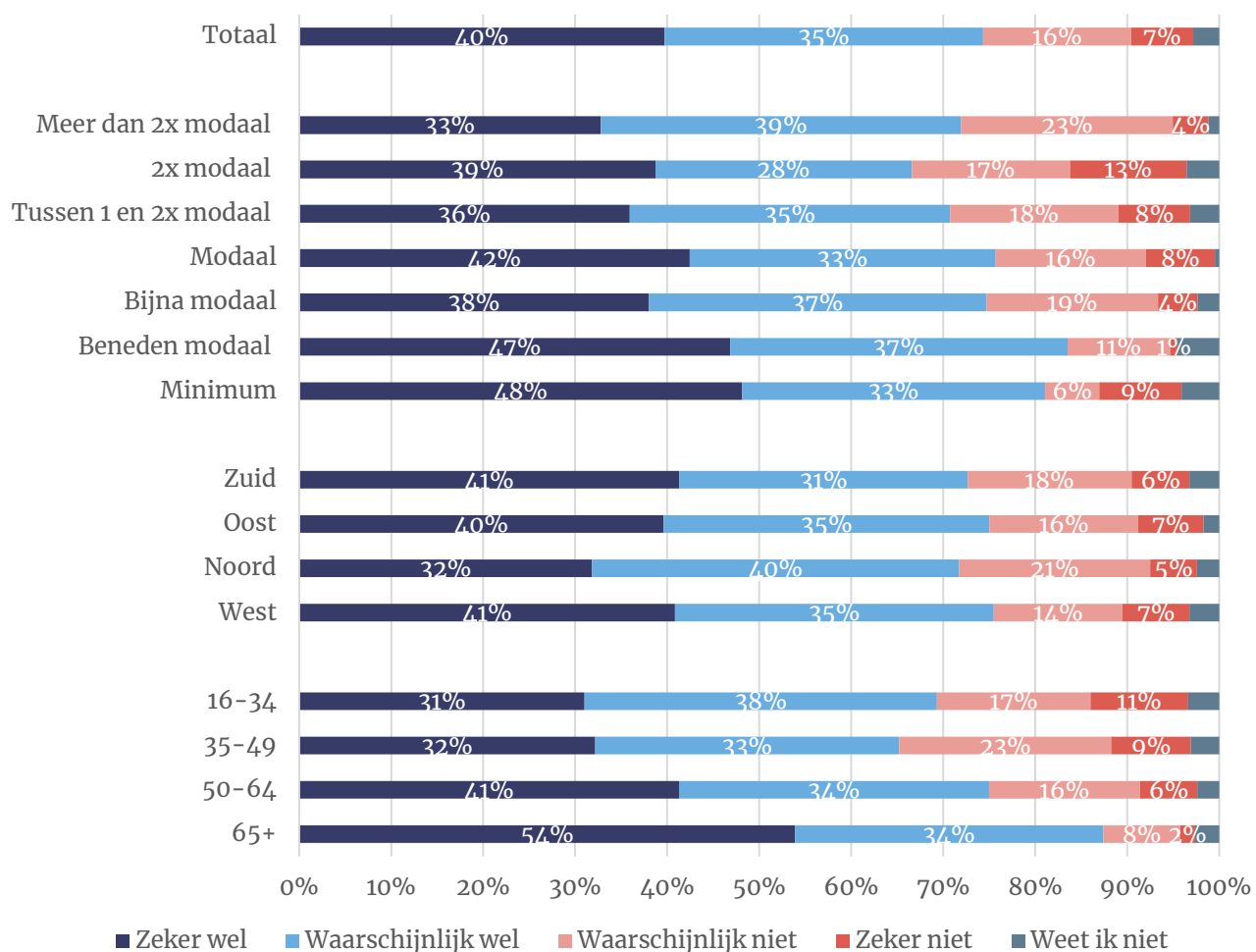
Socio-demografische kenmerken

Nederlanders uit de lage inkomensgroepen zijn vaker geneigd minder hard te gaan rijden binnen de bebouwde kom dan rijkere Nederlanders. Bijna de helft van mensen die beneden modaal of een minimuminkomen verdienen zeggen dit zeker te gaan doen, tegenover een op drie van hen die meer dan twee keer modaal verdienen. Noorderlingen (32% zeker) zijn minder vaak geneigd minder hard te gaan rijden dan gemiddeld (40% zeker).

Ook naar leeftijd zien we een fors verschil. Ouderen (65+) zijn veel vaker geneigd minder hard te gaan rijden. Meer dan de helft van deze groep (54%) geeft aan dit zeker te gaan doen, tegenover drie op de tien van de 16 tot 49-jarigen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat automobilisten minder hard gaan rijden op wegen binnen de bebouwde kom. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=943)

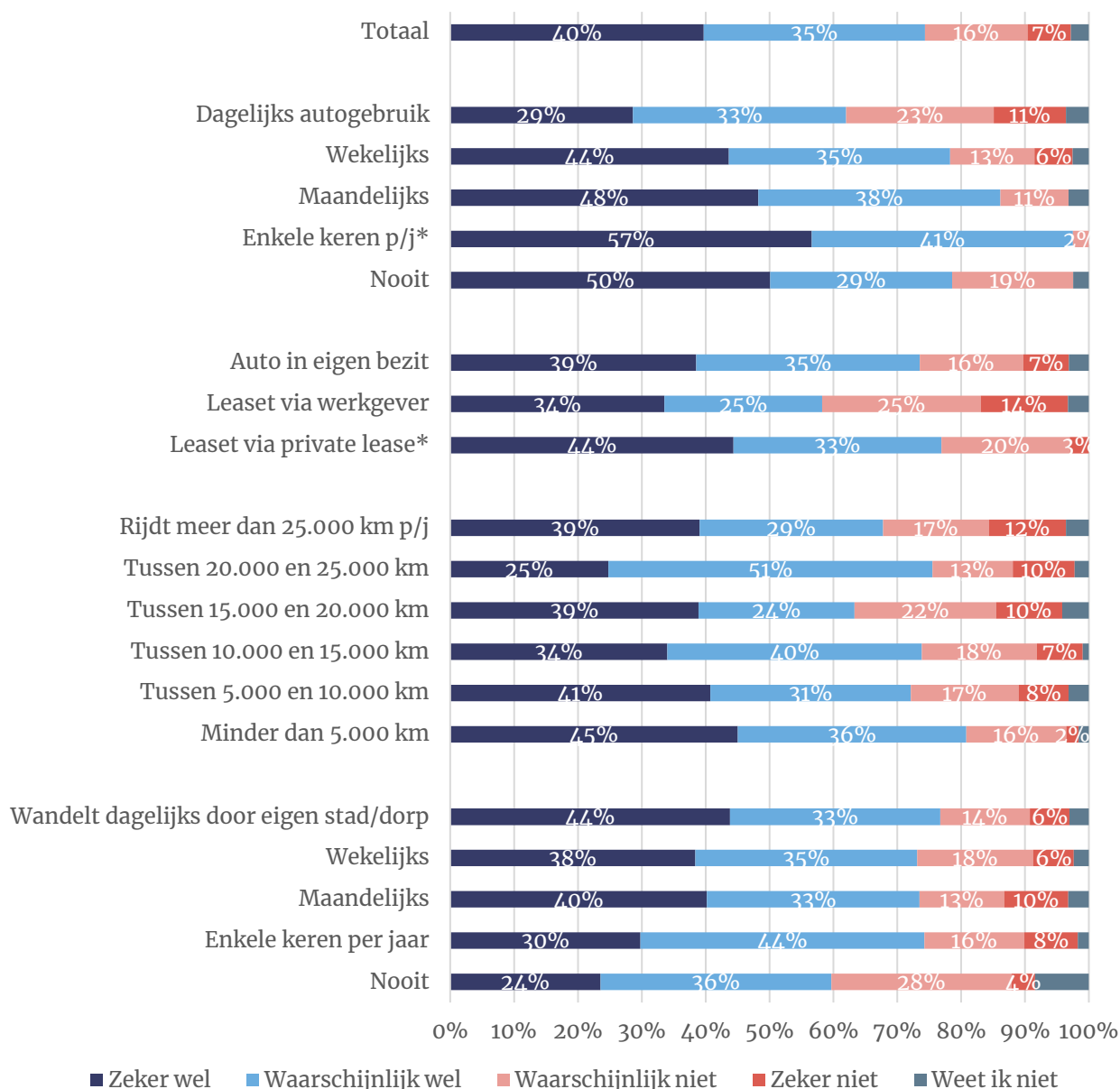


Huidig gedrag

Er is een duidelijke relatie tussen huidig vervoersmiddelengebruik en gedragsintentie. Een op de drie (34%) van de dagelijkse automobilisten zegt zich niet aan de maatregel te gaan houden, tegenover 23 procent gemiddeld. Het verband tussen hoe veel automobilisten rijden en hun gedragsintentie is minder duidelijk. De meeste scepsis lijkt zich te bevinden onder hen die tussen 15 en 20.000 kilometer per jaar rijden (32% zeker of waarschijnlijk niet). Hoe vaker iemand door eigen stad of dorp wandelt hoe groter de geneigdheid om het gewenste gedrag te vertonen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat automobilisten minder hard gaan rijden op wegen binnen de bebouwde kom²⁶. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=943)



²⁶ De percentages voor leaset via private lease (n=29) en circa 1x per jaar (n=33) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.



4.5.6 Naleving naar kenmerken

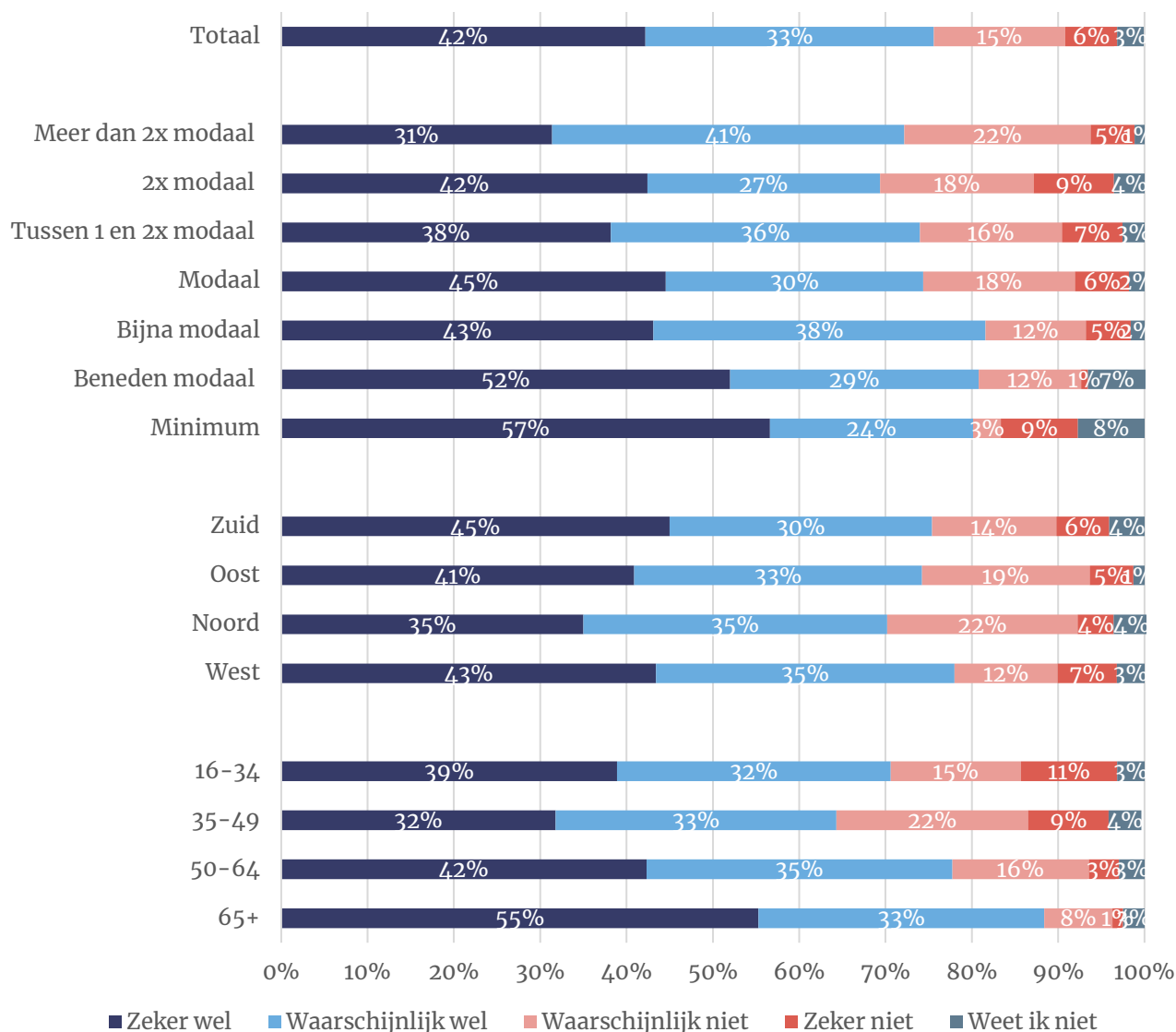
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

Hoe hoger het inkomen, hoe meer weerstand tegen het naleven van de maatregel. Onder de laagste inkomensgroepen is zo'n 12 procent niet van plan de maatregel na te leven. Bij de hogere inkomensgroepen is dit ruim het dubbele. In het Noorden van Nederland is meer weerstand tegen de maatregel. Ruim een op de drie (35%) Noorderlingen zegt de maatregel zeker na te leven, tegenover 42 procent gemiddeld. Drie op de tien (31%) 35- tot 49-jarigen is niet voornemens zich aan de maatregel te houden, onder 65-plussers is dit slechts 9 procent.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je maximaal 30 kilometer per uur gaat rijden op wegen binnen de bebouwde kom, waar die nieuwe snelheidslimiet geldt. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=943)

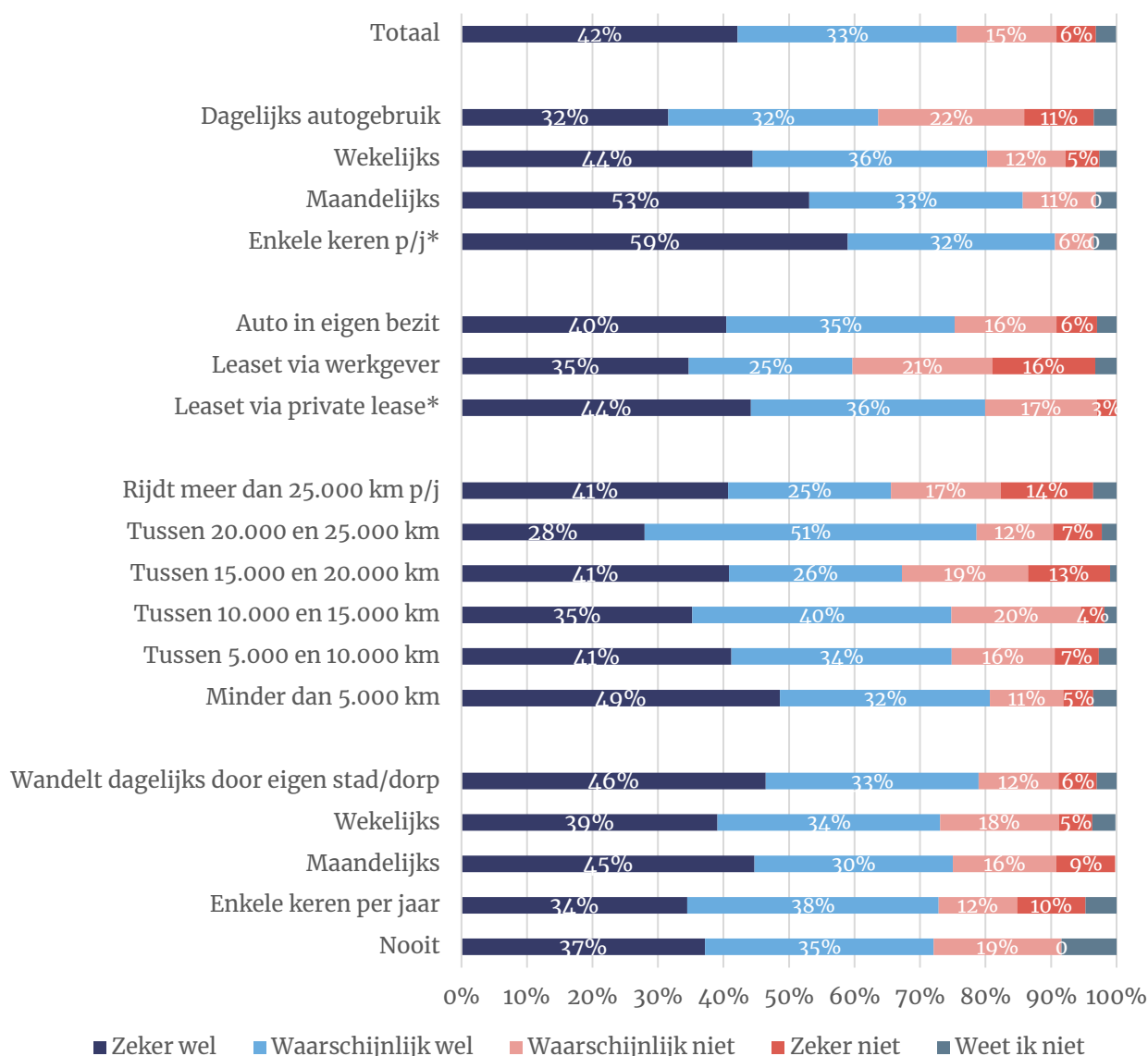


Huidig gedrag

Er bestaat een sterke relatie tussen dagelijks autogebruik en intentie tot naleving. Een op de drie (33%) automobilisten die dagelijks rijden zijn namelijk niet van plan zich aan de maatregel te houden. Gemiddeld is dat circa een op de vijf (21%). Ook een derde (32%) van de dagelijkse automobilisten zegt zich zeker wel aan de maatregel te gaan houden. Automobilisten die leasen via hun werkgever zijn ook minder van plan zich aan de nieuwe snelheidslimiet te houden (37% waarschijnlijk/zeker niet). Ruim drie op de tien (31%) automobilisten die jaarlijks meer dan 25.000 kilometer afleggen zijn eveneens niet van plan zich aan de maatregel te houden. Hoe vaker iemand door eigen stad of dorp wandelt, hoe groter de geneigdheid tot naleving.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd? ²⁷

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je maximaal 30 kilometer per uur gaat rijden op wegen binnen de bebouwde kom, waar die nieuwe snelheidslimiet geldt. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=943)



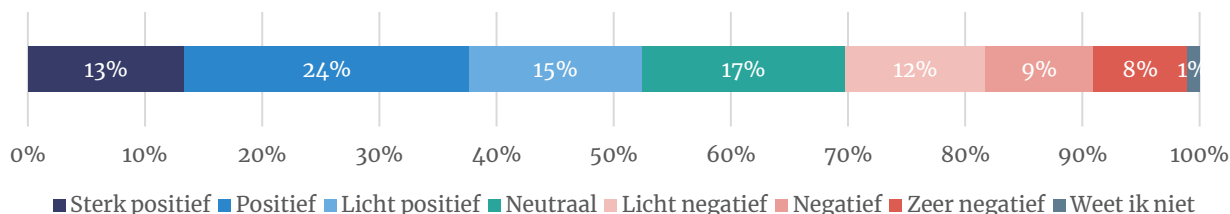
²⁷ De percentages voor leaset via private lease (n=29) en circa 1x per jaar (n=33) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.



4.5.7 Persoonlijke relevantie

Iets meer dan de helft (52%) denkt dat een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom een positieve invloed zal hebben op zijn of haar leven. Ongeveer drie op tien (29%) vermoeden een negatieve invloed. Acht procent zelfs een zeer negatieve invloed.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.027)



4.5.8 Betrokkenheid

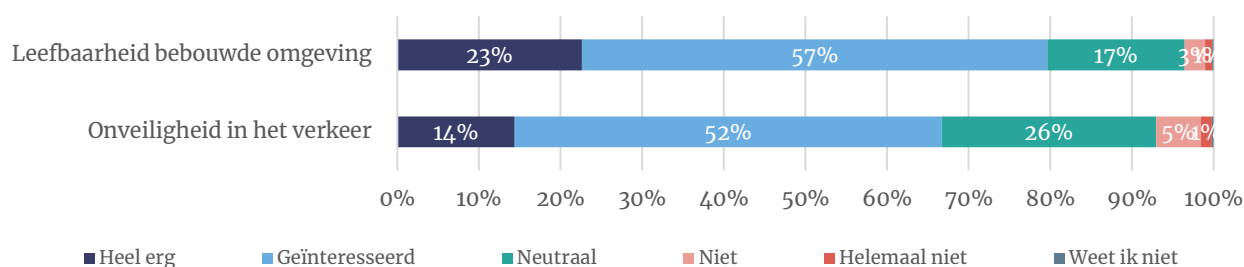
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "maximumsnelheid 30 kilometer per uur" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: (on)veiligheid in het verkeer en (on)leefbaarheid bebouwde omgeving.

Interesse

De maatregel heeft betrekking op twee problemen. Acht op de tien (80%) zijn geïnteresseerd in de leefbaarheid van de bebouwde omgeving. Twee op de drie (66%) in onveiligheid in het verkeer.

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n leefbaarheid = 4.348, n onveiligheid in het verkeer = 1.901)

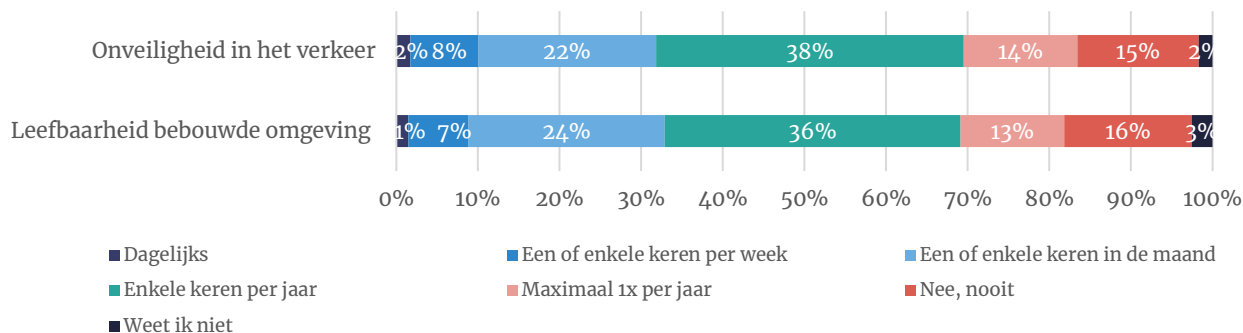


Frequentie gespreksonderwerp

Ongeveer een op de drie (32%) heeft op wekelijkse basis over de problemen. Ongeveer drie op de tien (29%) hebben het nooit of maximaal 1 keer per jaar over de problemen.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

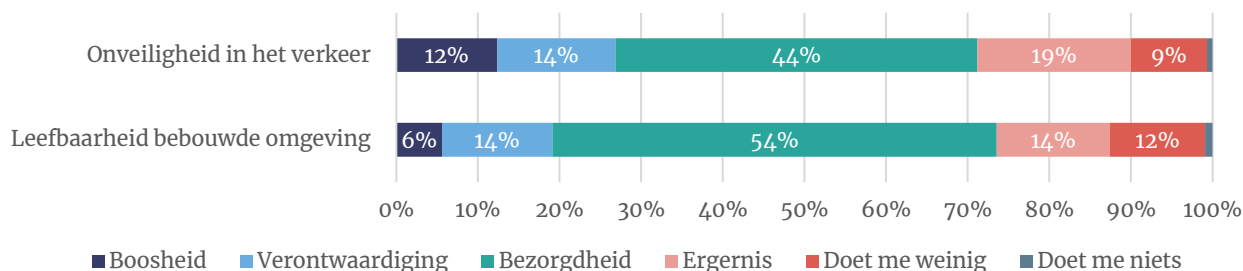
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n leefbaarheid = 4.348, n onveiligheid in het verkeer = 1.901)



Emotie

Beide problemen roepen vooral bezorgdheid (44 en 54%) op. Ongeveer een op de tien doet het weinig.

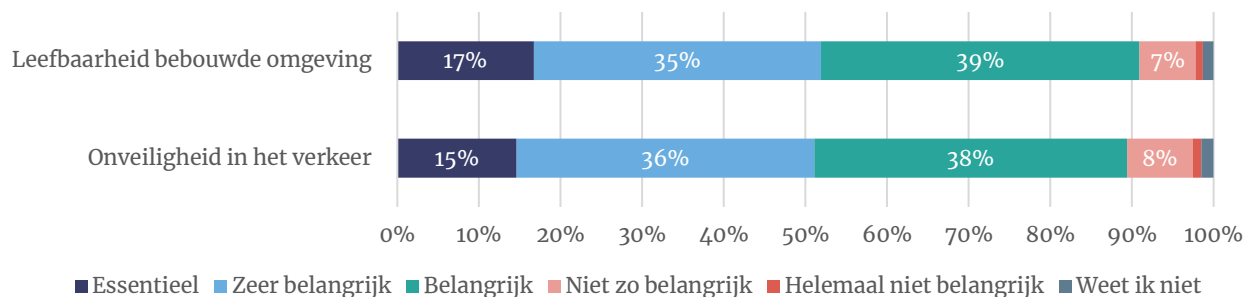
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n leefbaarheid = 4.348, n onveiligheid in het verkeer = 1.901)



Gepercipieerde urgentie

Beide problemen worden door een overgrote meerderheid (91% leefbaarheid, 89% verkeersveiligheid) als belangrijk beschouwd. Minder grote groepen vinden de problemen essentieel (17 om 15%).

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n leefbaarheid = 4.348, n onveiligheid in het verkeer = 1.901)



4.6 Maximumsnelheid 100 kilometer per uur

Deze paragraaf gaat in op een maximum snelheid van 100 kilometer per uur. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts

“Nu mag je overdag op alle snelwegen niet harder rijden dan 100 kilometer per uur. Tussen 19 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends mag je op veel snelwegen 120 of 130 kilometer per uur rijden. Om de natuur en het milieu te verbeteren wil de overheid de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen door het autoverkeer verminderen.

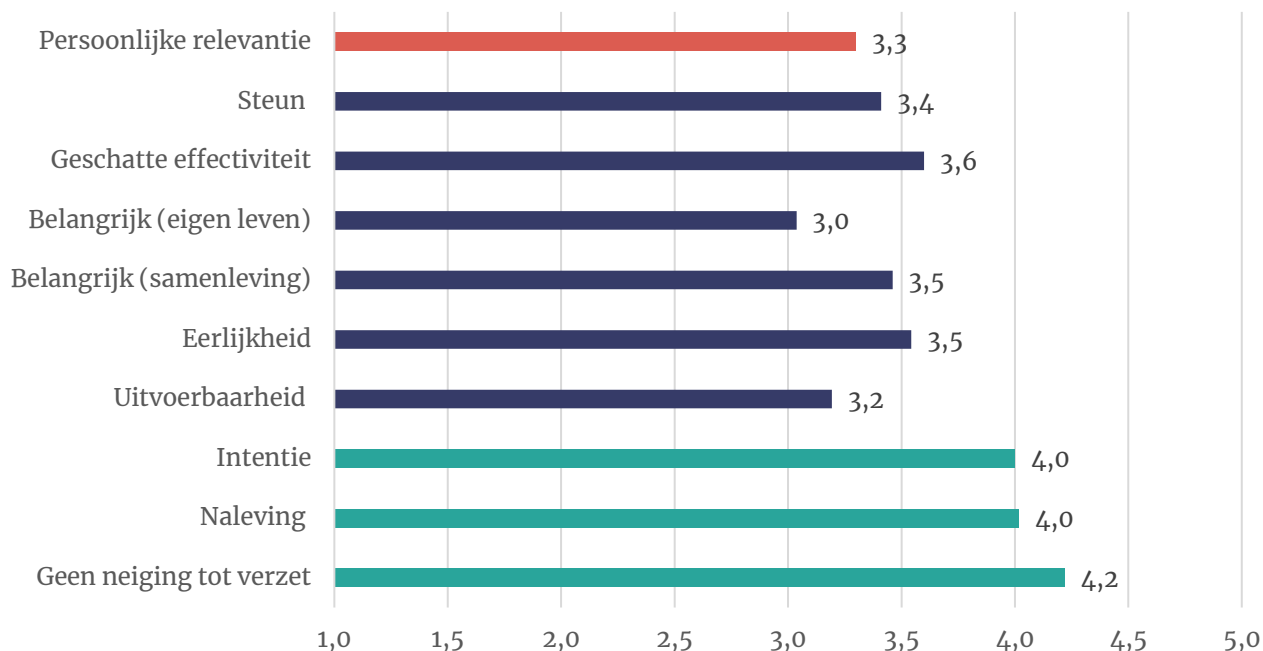
Een idee hiervoor is om de maximum snelheid overal en altijd 100 km per uur te maken. Voortaan mag je dan op alle snelwegen overdag, 's avonds én 's nachts niet harder rijden dan 100 kilometer per uur.”

4.6.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. De scores voor gedrag zijn hoog. Oftewel, automobilisten zijn overwegend van plan zich aan de nieuwe snelheidslimiet te houden. Op geen enkele determinant scoort de maatregel negatief. Op belangrijk voor eigen leven scoort de maatregel precies een 3,0. Dit betekent dat net zoveel mensen de maatregel zien als belangrijk als onbelangrijk.

Scores voor 100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts

Persoonlijke relevantie in rood, houding in blauw, gedrag in groen. (3.0 = neutrale score)



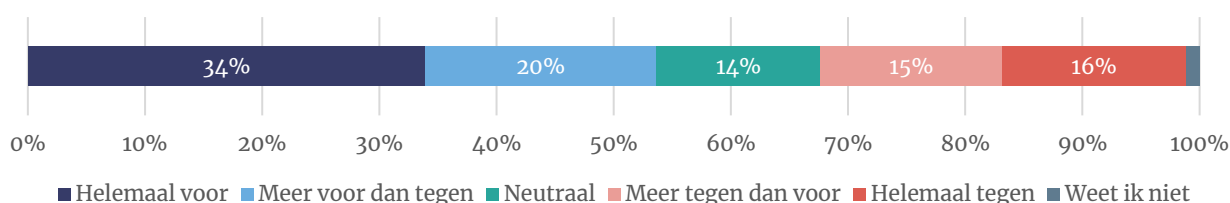
4.6.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Een op de drie Nederlanders is helemaal voor de maatregel terwijl een op de vijf meer voor dan tegen is. Iets meer dan de helft (54%) van de Nederlanders is dus voor de maatregel. Bijna drie op de tien (29%) zijn tegen. Zestien procent is zelfs helemaal tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)

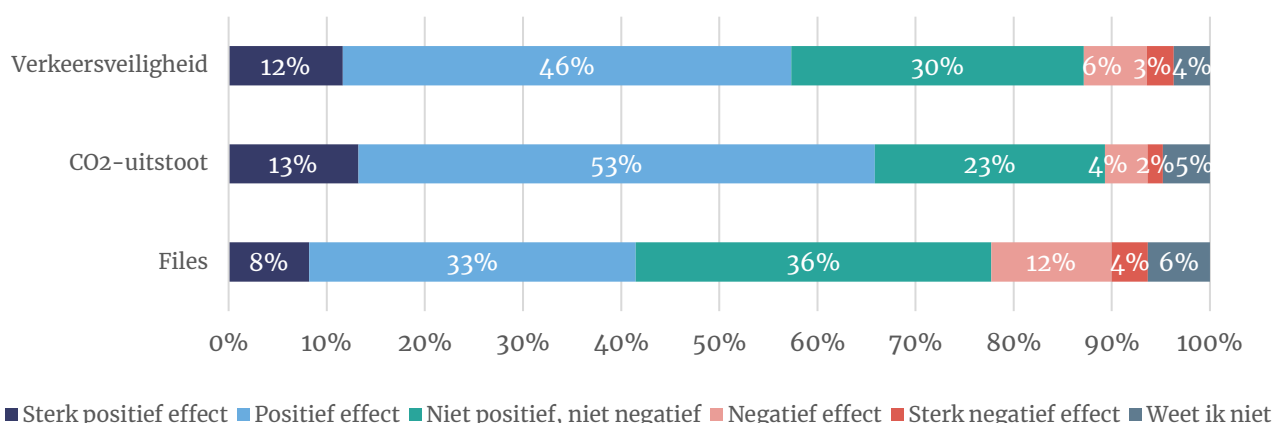


Geschatte effectiviteit

De maatregel dient drie problemen tegen te gaan: CO₂-uitstoot, onveiligheid in het verkeer en files. De meerderheid van de Nederlanders denkt dat deze maatregel een positieve uitwerking zal hebben op CO₂-uitstoot (66%) en verkeersveiligheid (58%).

Vier op de tien (41%) denken hetzelfde over files. Bijna een op de zes (16%) denkt dat de maatregel een negatief effect heeft op files.

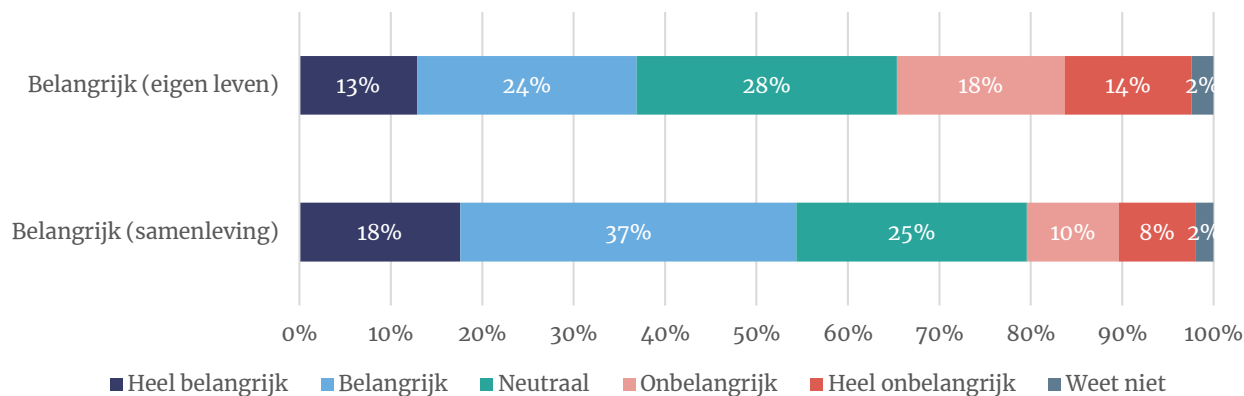
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Belang voor eigen leven/belang voor de samenleving

Meer Nederlanders vinden de maatregel belangrijker voor de samenleving als geheel (55%) dan voor hun eigen leven (37%). Achttien procent vindt het heel belangrijk voor de samenleving, terwijl acht procent het ziet als heel onbelangrijk.

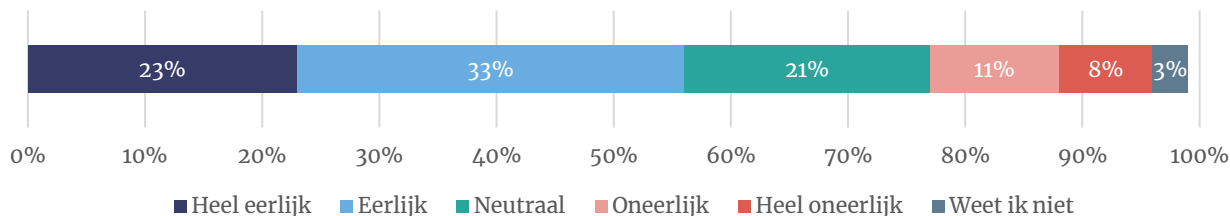
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Eerlijkheid

Een kwart (23%) van de Nederlanders vindt een snelheidslimiet van 100 kilometer per uur heel eerlijk. Een derde (33%) vindt het eerlijk. Circa een op de vijf (19%) vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden (19% van de Nederlanders) vroegen we waarom. Driekwart van hen geeft aan dat de maatregel geen oplossing is voor het probleem. Ook vindt een meerderheid (54%) van deze groep de argumenten niet overtuigend.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

Meerdere antwoorden mogelijk Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=182)

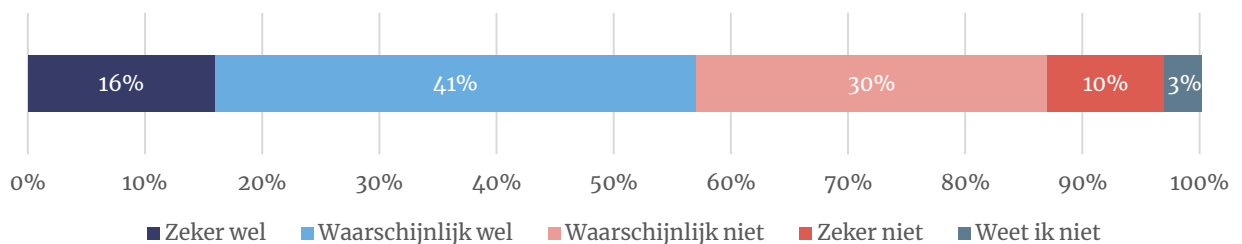


Uitvoerbaarheid

De meerderheid van de Nederlanders (57%) denkt dat het de overheid waarschijnlijk of zeker zal lukken om de maatregel in te voeren en te handhaven. Vier op de tien (40%) denken van niet.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven?

Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid waarschijnlijk of zeker niet zal lukken (40%) om de nieuwe snelheidslimiet in te voeren en/of te handhaven – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen. Deze lijnen zijn geïllustreerd met enkele citaten.

Onvoldoende mankracht

“Daar is te weinig politie voor.”

“Er zijn te weinig handhavers om te kunnen handhaven en te veel personen die zich niet aan de maatregel gaan houden.”



“Er is nu al een tekort aan handhavers laat staan als het 24 per dag moet.”

“Geen mankracht voor.”

“Het lukt ze nu ook niet om te handhaven. Kansloos.”

Onvoldoende draagvlak

“Daar zijn teveel mensen op tegen.”

“Er is geen draagvlak voor de maatregel en het is onmogelijk om alle wegen te controleren.”

“Er is onvoldoende draagvlak en de burger zal zich tegen de regering afzetten en geen vertrouwen meer hebben.”

“Publieke opinie is zwaar tegen. Lost het probleem niet op.”



4.6.3 Steun naar kenmerken

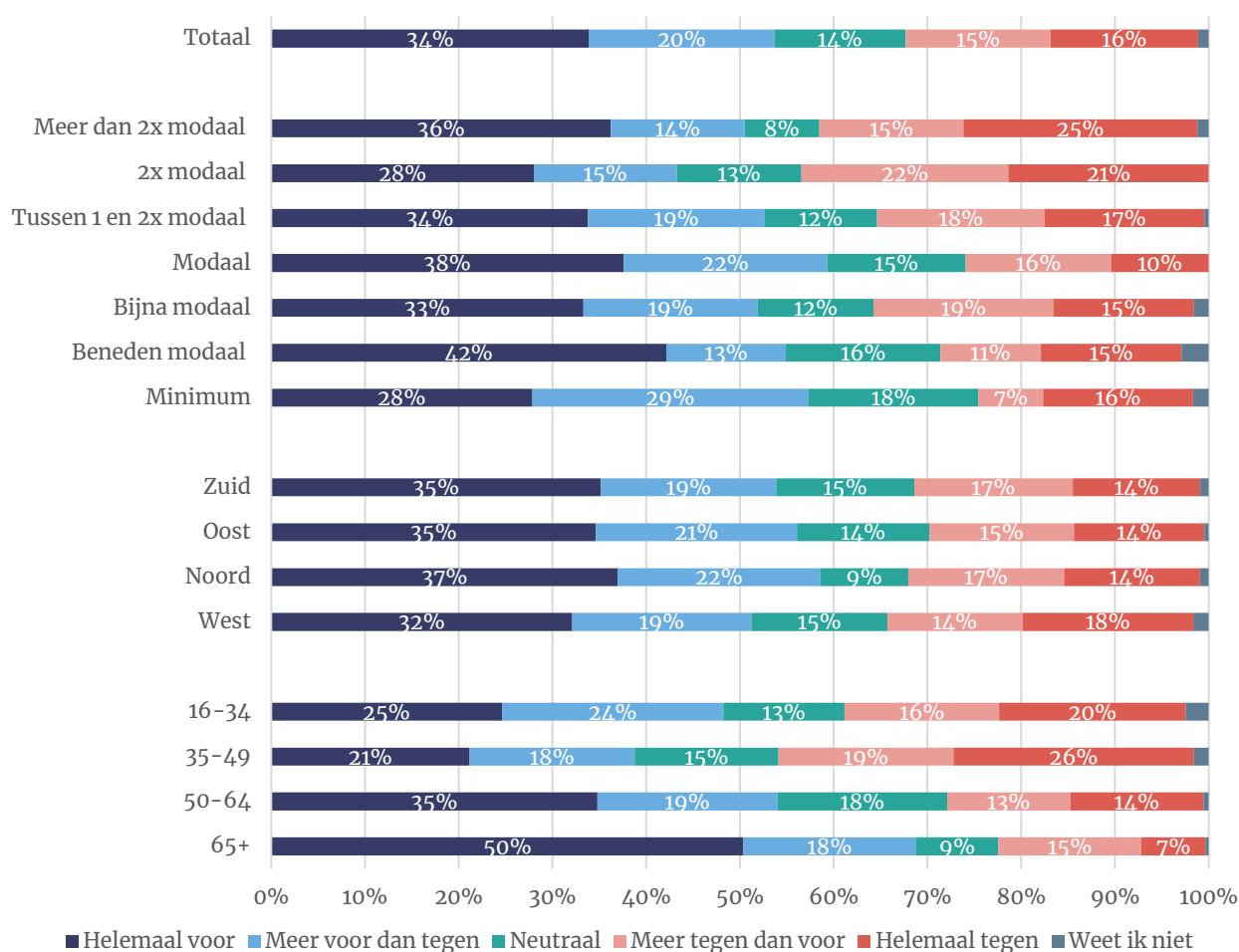
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken

Inkomen hangt zwak samen met steun voor de maatregel, al zijn hoge inkomensgroepen vaker ‘helemaal tegen’ dan lage inkomensgroepen. Naar regio zijn geen verschillen waar te nemen.

Leeftijd speelt een grote rol. Ouderen (65+) zijn de grootste voorstanders. De helft is helemaal voor, onder de twee jongste groepen bedraagt dit een vijfde tot een kwart.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)²⁸



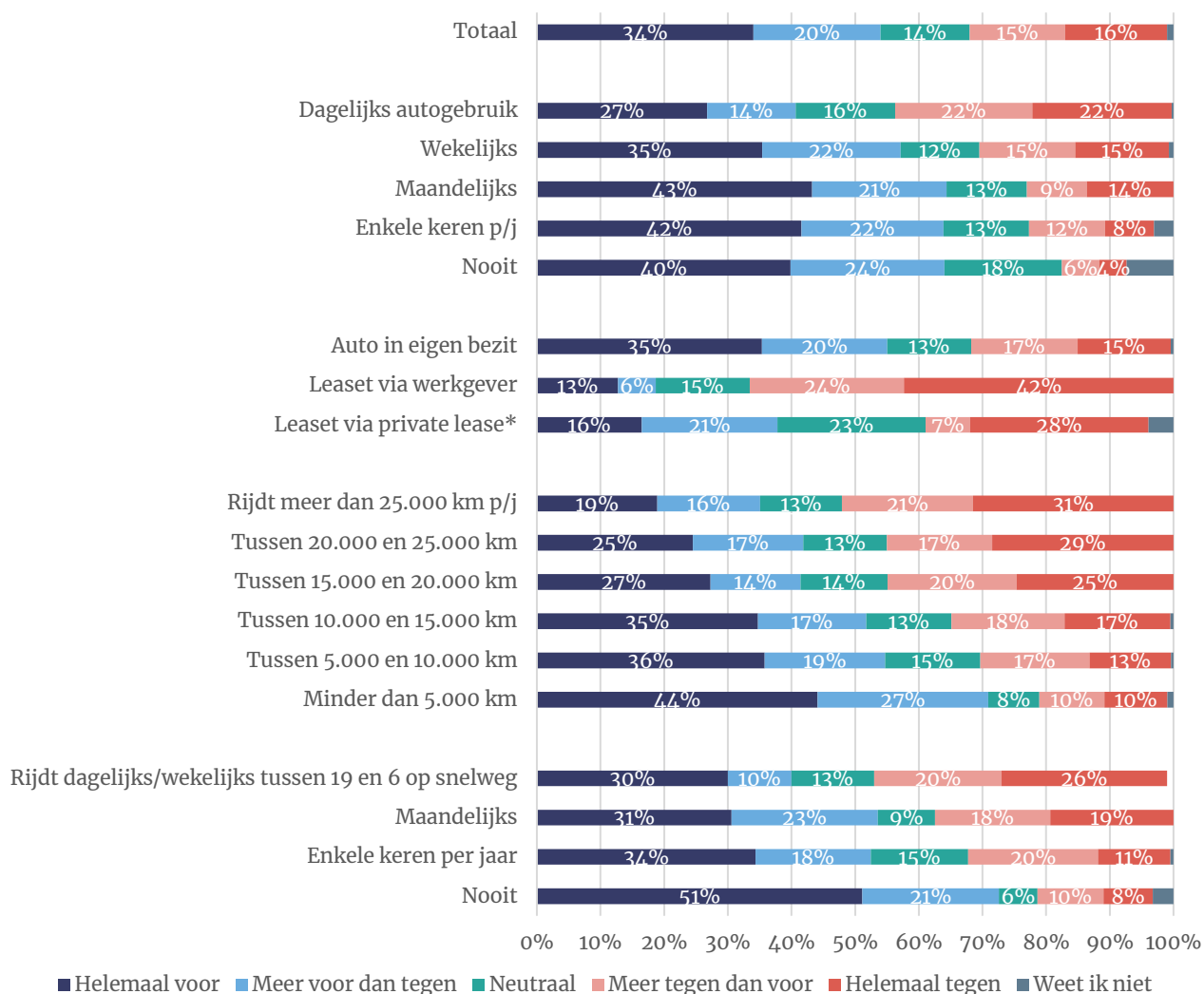
²⁸ Het percentage voor de groep “Minimum” is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=29).

Steun naar huidig gedrag

Dagelijkse autogebruikers zijn vaker tegen de maatregel dan gemiddeld. Bijna de helft van deze groep is meer tegen dan voor (22%) of helemaal tegen (22%).

Nederlanders met een auto in eigen bezit zijn veel vaker voor de maatregel dan Nederlanders die leasen. Vooral Nederlanders die via hun werkgever leasen zijn sterk tegen de maatregel (24% meer tegen dan voor, 42% helemaal tegen). Hoe meer mensen rijden, hoe vaker zij tegen de maatregel zijn. Bijna een derde van de groep die meer dan 25.000 kilometer per jaar rijdt is helemaal tegen de nieuwe limiet. Ook zien we meer scepsis onder hen die dagelijks/wekelijks tussen 19 en 6 op de snelweg rijden (26% helemaal tegen).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn?²⁹ Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



²⁹ Het percentage voor de groep "private lease" is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=27).

4.6.4 Verwacht gedrag

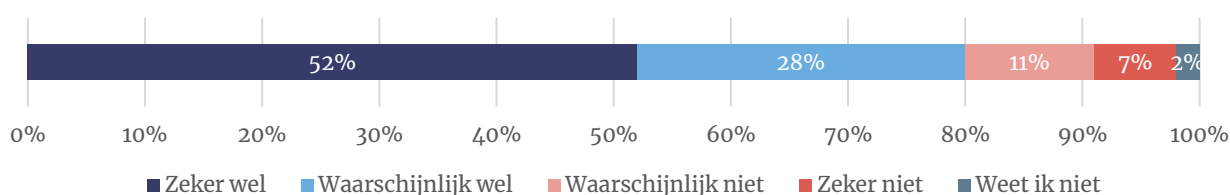
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

De helft (52%) van de Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is, geeft aan zich zeker aan de maatregel te gaan houden. Zeven procent gaat dit zeker niet doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat bestuurders overdag, ’s avonds en ’s nachts niet harder dan 100 gaan rijden op de snelweg. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=899)

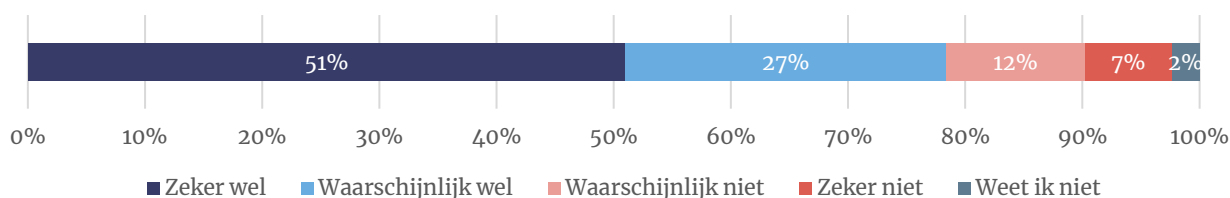


Geneigdheid tot gedragsverandering

Met deze maatregel hoopt de overheid dat bestuurders met een lagere snelheid gaan rijden en dat ze met een meer gelijkmatige snelheid gaan rijden. Bijna acht op tien Nederlanders (78%) denken dit te gaan doen. De helft (51%) geeft aan ‘zeker’ met een lagere snelheid te gaan rijden. Bijna een op vijf denkt waarschijnlijk (12%) of zeker niet (7%).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat alle bestuurders met een lagere snelheid (niet harder dan 100) gaan rijden en dat er meer met gelijkmatige snelheid gereden wordt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=899)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat alle bestuurders met een lagere snelheid (niet harder dan 100) gaan rijden en dat er meer met gelijkmatige snelheid gereden wordt.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Gedegen handhaving

“24/7 (traject)controles.”

“Beter handhaven en inkomens afhankelijke boetes.”

“Handhaven middels trajectcontroles en vaste flitspalen.”

“Veel meer snelheidscontroles uitvoeren en hardrijders hard aanpakken. Het huidige systeem is er alleen om de gewillige burger in toom te houden.”

(Hogere) boetes

“Alleen hogere boetes invoeren.”

“Hoge boetes op te hard rijden en verbieden dat bedrijven deze boetes voor hun personeel betalen. Dit gebeurt nog wel eens met lease-auto's en dan maakt het de chauffeur niet uit.”

“Helaas, boetes.”

Effectiviteit maatregel aantonen

“Echt overtuigen of dit gaat helpen. Er komen steeds schonere voertuigen met veel minder uitstoot of helemaal niets b.v. elektrische auto's.”

“Een betere reden aangeven waarom dit moet. Ik dacht dat er vooral op 80 km wegen ongelukken gebeuren en niet omdat men meer dan 100 rijdt op de snelweg.”

“Onderbouwen met cijfers en feiten.”

Verkeersborden

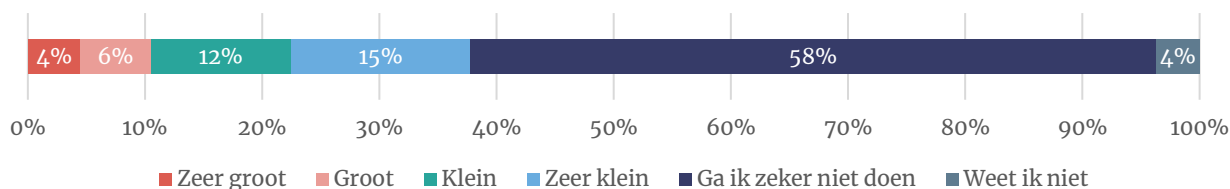
“Borden, genoeg informatie erover op het internet en de televisie en boetes voor mensen die zich er niet aan houden.”

“Borden plaatsen en harder niet toestaan.”

Neiging tot verzet

Tien procent schat de kans groot of zeer groot in dat hij of zij zich actief zal verzetten tegen deze maatregelen. De meeste mensen zullen zich hierin schikken.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



Nederlanders die de kans groot of zeer groot inschatten dat zij in verzet zullen komen zullen dit vooral op twee manieren doen: stemmen op een partij die zich tegen de maatregel verzet (69%) of een petitie tekenen tegen deze maatregel (63%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=98)



4.6.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

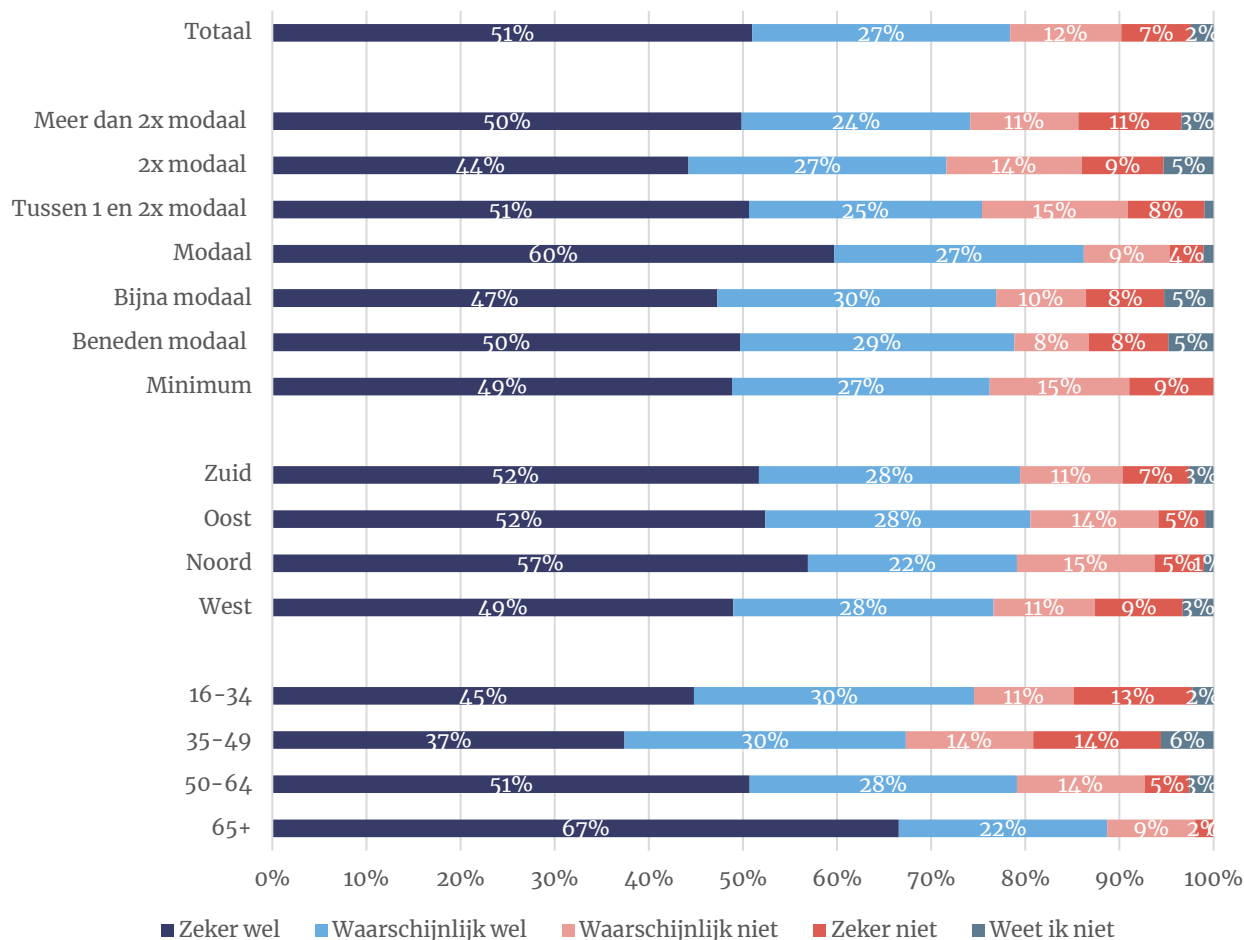
Socio-demografische kenmerken

Inkomen heeft lijkt geen rol te spelen op gedragsgeneigdheid. Onder elke inkomensgroep is ongeveer de helft zeker van plan met een lagere snelheid te gaan rijden, al ligt dit percentage bij de modale inkomensgroep nog wat hoger (60%). Uitsplitsen naar regio levert ook geen verschillen op.

Wel zien we duidelijke verschillen naar leeftijd. Twee op de drie ouderen (67%) zegt zeker met een lagere snelheid te gaan rijden. Dit geldt slechts voor 37 procent van de 35- tot 49-jarigen. Ruim een op vier van deze leeftijdsgroep zegt dit zeker (14%) of waarschijnlijk (14%) niet te gaan doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat alle bestuurders met een lagere snelheid (niet harder dan 100) gaan rijden en dat er meer met gelijkmatige snelheid gereden wordt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=856)³⁰



³⁰ Het percentage voor de groep "Minimum" is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=29).



Huidig gedrag

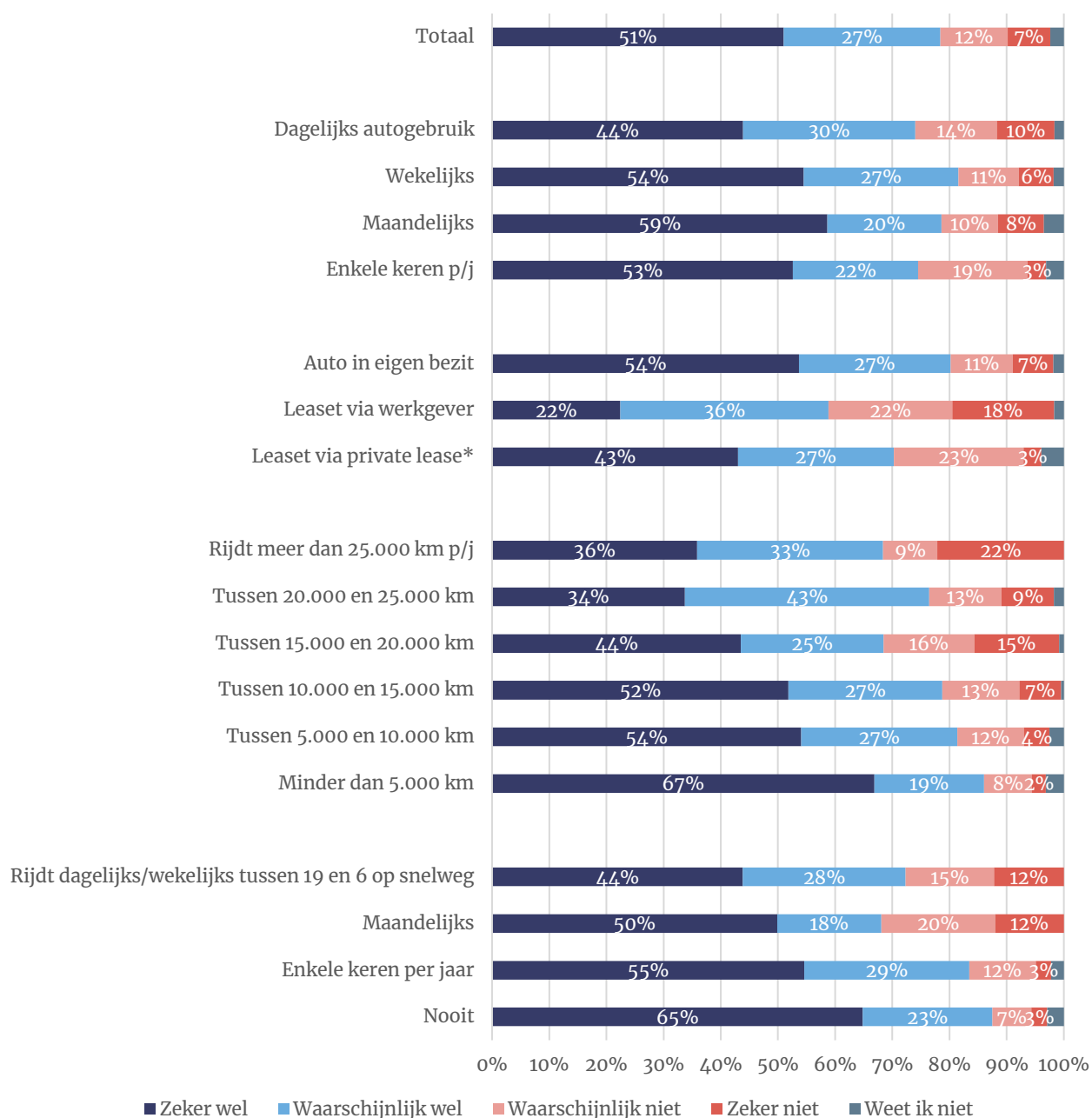
Opvallend is dat automobilisten die dagelijks de auto gebruiken nauwelijks minder van plan zijn met lagere snelheid te gaan rijden dan gemiddeld. Driekwart van deze groep zegt dit waarschijnlijk (30%) of zeker (44%) te gaan doen. Het gemiddelde ligt op 78 procent (van de mensen op wie de maatregel van toepassing is).

Automobilisten die via hun werkgever leasen zijn wel een stuk minder geneigd met een lagere snelheid te gaan rijden. Achttien procent zegt dit zeker niet te gaan doen. Ook zien we dat veelrijders (meer dan 25.000 kilometer per jaar) huiverig zijn. Ruim een op vijf (22%) van deze groep gaat zeker niet met een lagere snelheid rijden. Automobilisten die minstens wekelijks tussen 19 en 6 op de snelweg rijden zijn overwegend van plan langzamer te gaan rijden (44% zeker wel, 12% zeker niet).



Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat alle bestuurders met een lagere snelheid (niet harder dan 100) gaan rijden en dat er meer met gelijkmatige snelheid gereden wordt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=856)³¹



³¹ Het percentage voor de groep “private lease” is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=27).



4.6.6 Naleving naar kenmerken

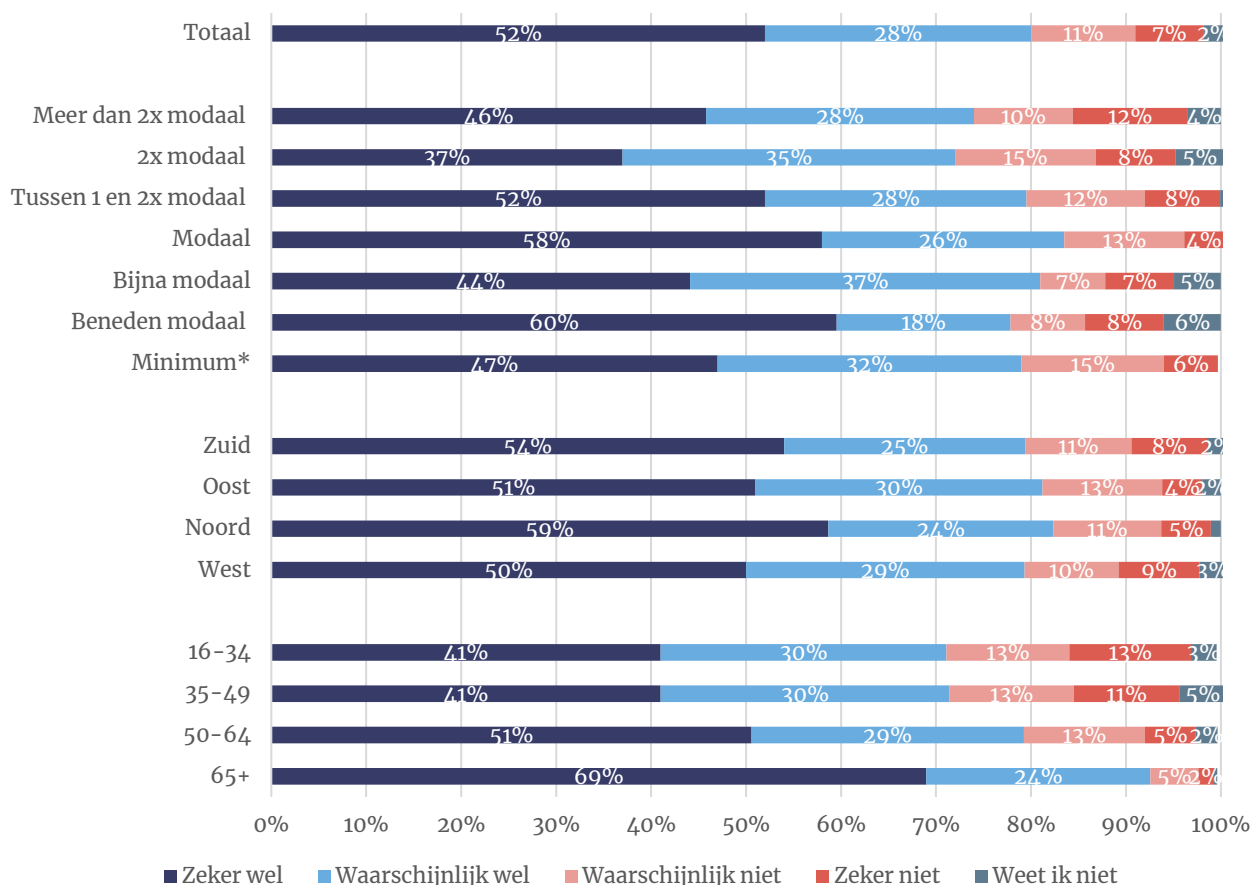
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

Intentie tot naleving hangt samen met inkomen. Zo zijn meer Nederlanders die in de hoogste inkomensgroepen zitten waarschijnlijk/zeker niet van plan zich aan de maatregel te houden (22% meer dan 2x modaal, 23% 2x modaal) dan lagere inkomensgroepen (14% bijna modaal, 16% beneden modaal). Dit geldt niet voor mensen met een minimuminkomen (21% niet van plan). De uitkomsten voor deze groep zijn indicatief vanwege de lage n. Noordelijke Nederlanders lijken iets meer geneigd tot naleving (59% zeker) dan gemiddeld (52% zeker). Zeven op de tien 65-plussers zeggen de maatregel zeker te gaan naleven. Fors meer dan 16 tot 49-jarigen (41%).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?³²

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat bestuurders overdag, 's avonds en 's nachts niet harder dan 100 gaan rijden op de snelweg. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=899)



³² Het percentage voor de groep "Minimum" is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=29).

Huidig gedrag

Een kwart van de dagelijkse autogebruikers zijn niet van plan zich te houden aan de maatregel. Dat is fors meer dan gemiddeld (18%). Ter verduidelijking: dit laatste percentage is gebaseerd op alle respondenten die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is. Automobilisten die leasen zijn minder vaak voornemens zich aan de regel te houden (via werkgever 35% niet, via private lease 29% niet).

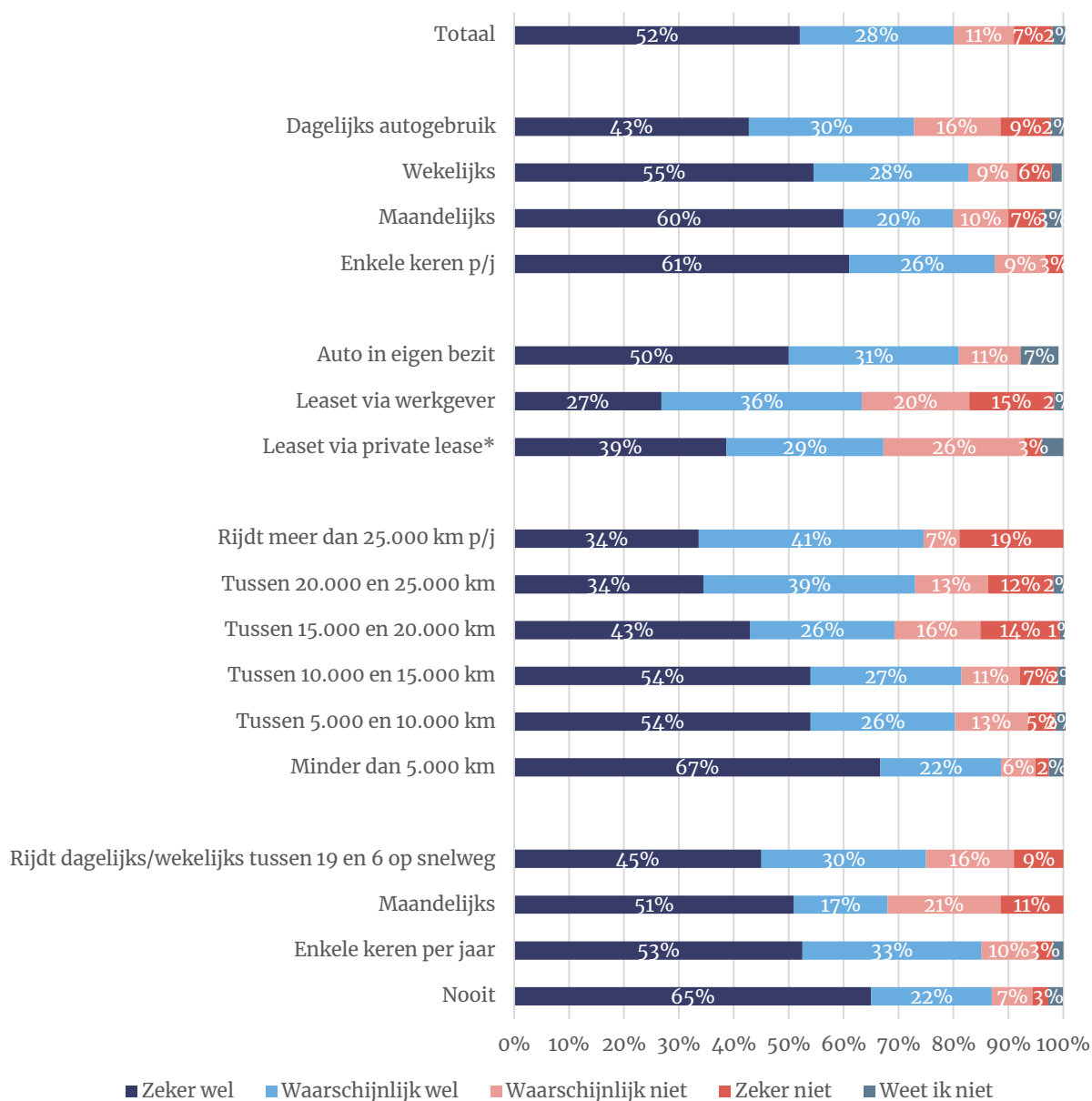
Ook zien we een negatief verband tussen de hoeveelheid kilometers die iemand jaarlijks aflegt en de intentie tot naleving. Nederlanders die meer dan 15.000 kilometer per jaar afleggen zijn vaker niet van plan zich aan de maatregel te houden (tussen de 26 en 30%). Maar liefst twee op drie automobilisten die minder dan 5.000 kilometer per jaar afleggen zijn zeker van plan de maatregel na te gaan leven.

De groep voor wie deze maatregel voornamelijk is bedacht, automobilisten die dagelijks/wekelijks tussen 19 en 6 uur op de snelweg rijden, zijn iets minder geneigd tot naleving dan gemiddeld. Desalniettemin zegt bijna de helft (45%) van deze groep zich hier zeker aan te gaan houden. Slechts 9 procent zegt zich zeker niet aan de maatregel te gaan houden.



Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?³³

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat bestuurders overdag, 's avonds en 's nachts niet harder dan 100 gaan rijden op de snelweg. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=899)



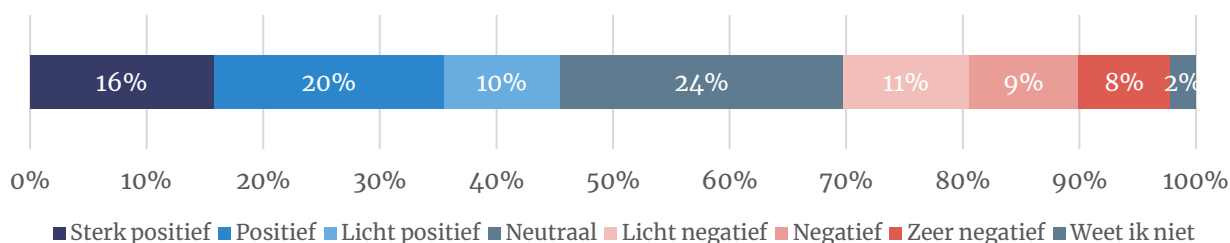
³³ Het percentage voor de groep "private lease" is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=27).



4.6.7 Persoonlijke relevantie

Bijna de helft van de Nederlanders (46%) denkt dat de maatregel een positieve invloed zal hebben op hun eigen leven. Bijna drie op tien verwachten een negatief effect.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=986)



4.6.8 Betrokkenheid

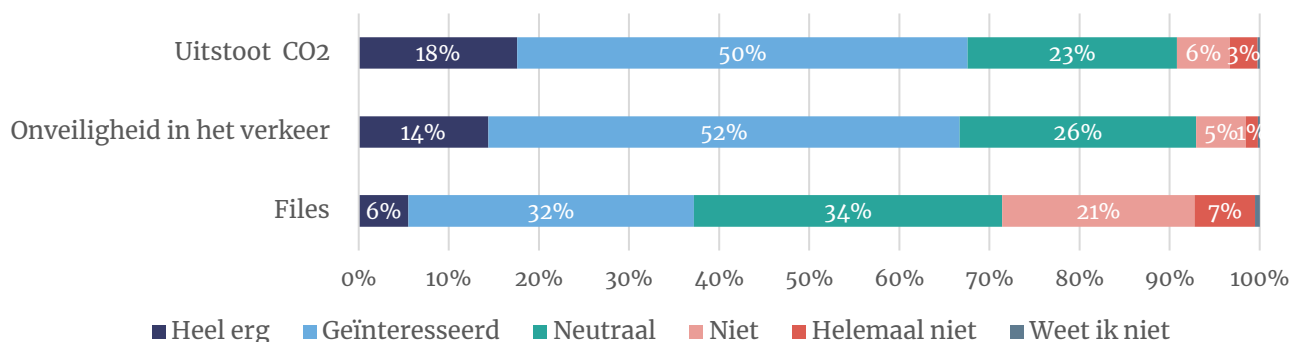
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts" is bedoeld om drie problemen tegen te gaan: CO₂-uitstoot, onveiligheid in het verkeer en files.

Interesse

Een meerderheid is geïnteresseerd in CO₂-uitstoot en verkeersveiligheid. Dit geldt niet voor files, hier is 38 procent in geïnteresseerd.

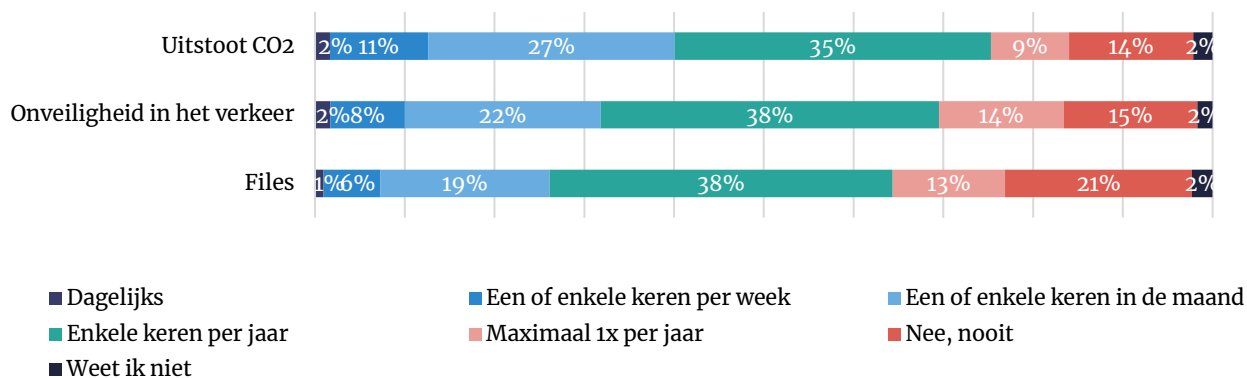
In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? (n onveiligheid in het verkeer = 1.926, n files = 3.252, n co₂-uitstoot = 5.326)



Frequentie gespreksonderwerp

Een op de drie Nederlanders (32%) heeft het minstens eens per maand over verkeersveiligheid. Voor CO₂-uitstoot geldt dit zelfs voor vier op de tien (40%). Files worden minder vaak besproken (26% minstens een keer per maand).

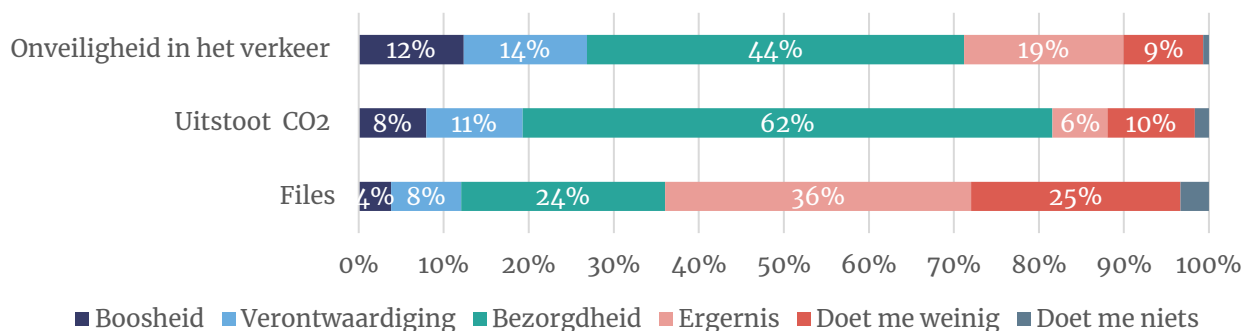
Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen? Zo ja, hoe vaak ongeveer? (n min = 1.926, n max = 5.326)



Emotie

Onveiligheid in het verkeer en CO₂-uitstoot roepen vooral bezorgdheid op. Files roepen ergernis op of het doet mensen weinig.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? (n min = 1.926, n max = 5.326)

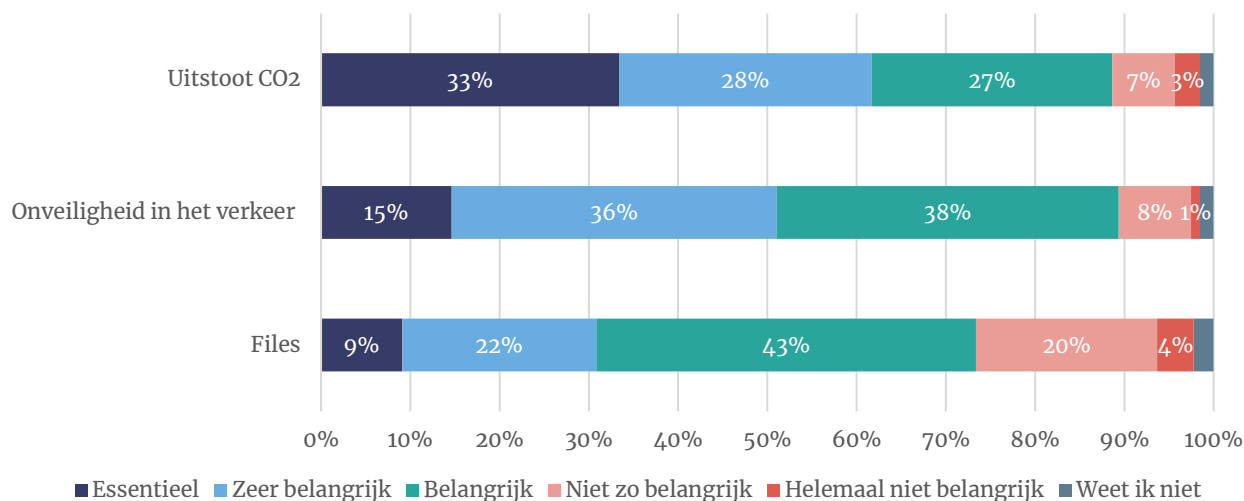


Gepercipieerde urgentie

Van alle negen voorgelegde problemen in dit onderzoek vindt een ruime meerderheid (minimaal 74%) het belangrijk dat ze 'nu door de overheid worden aangepakt' (minimaal 74%). Het is daarom relevanter te kijken naar het aandeel 'essentieel'.

CO₂-uitstoot wordt beschouwd als het belangrijkste om aan te pakken, een derde (33%) vindt dit essentieel. Files scoort van alle negen problemen het laagst: 'slechts' 9 procent vindt de aanpak van dit probleem 'essentieel'.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? (n min = 1.926, n max = 5.326)



4.7 Lagere prijs internationale trein

Deze paragraaf gaat in op de maatregel ‘lagere prijs internationale trein’. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa

“Nu is het meestal duurder om met de trein naar het buitenland te reizen dan met het vliegtuig. Om de natuur en het milieu te verbeteren wil de overheid mensen stimuleren om binnen Europa minder te vliegen en vaker de trein te nemen.

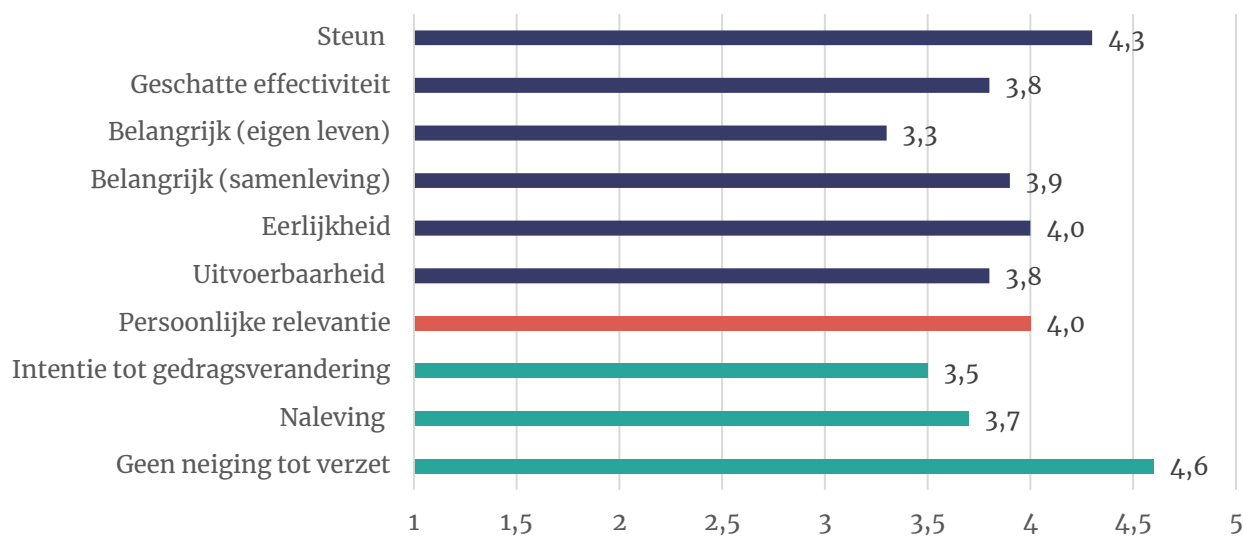
Een idee hiervoor is om door middel van een subsidie treintickets naar Europese bestemmingen 20% goedkoper te maken. Daardoor wordt de internationale trein aantrekkelijker als alternatief voor het vliegtuig.”

4.7.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De score op *steun* is erg hoog, dat wil zeggen dat een stuk meer mensen voor de maatregel dan tegen zijn. Ook op *eerlijkheid*, *persoonlijke relevantie* en *geen neiging tot verzet* scoort de maatregel hoog.³⁴ De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

Scores voor maatregel “Lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa”

Persoonlijke relevantie in rood, houding in blauw, gedrag in groen. (3.0 = neutrale score)



³⁴ Hoge score op ‘geen neiging tot verzet’ = lage neiging tot verzet.

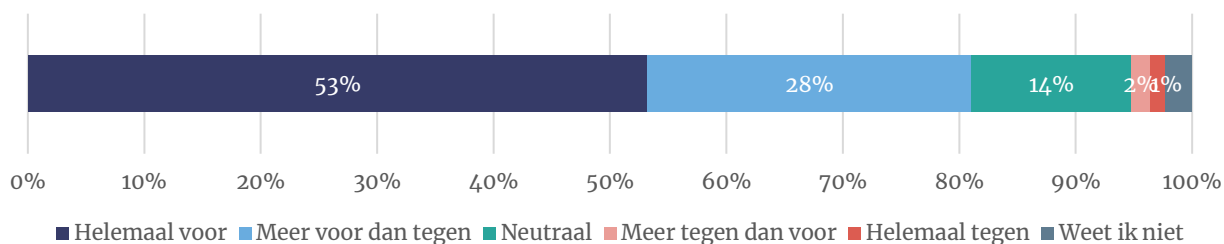
4.7.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

De meerderheid (53%) is helemaal voor de maatregel. Slechts drie procent is (helemaal) tegen.

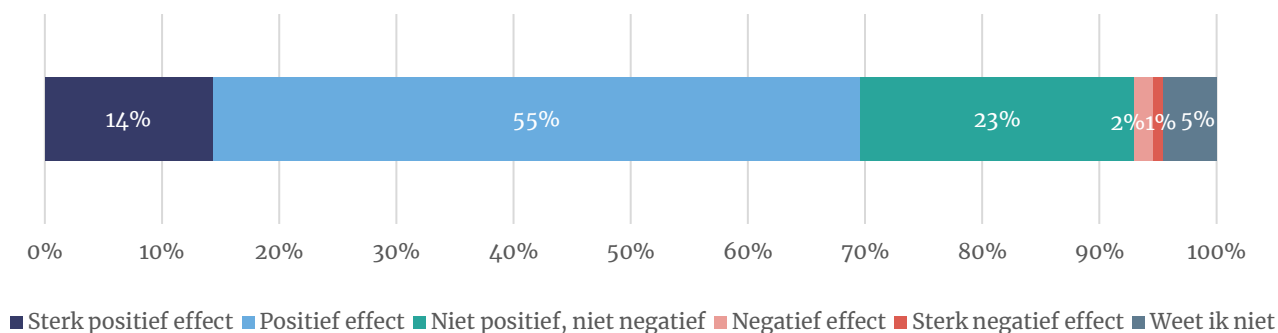
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van een probleem: de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen. Nederlanders zijn positief over het verwachte effect. Bijna zeven op de tien (14% sterk positief, 55% positief) verwacht een positief effect. Slechts drie procent van de bevolking verwacht dat de maatregel een negatief effect zal hebben op het probleem.

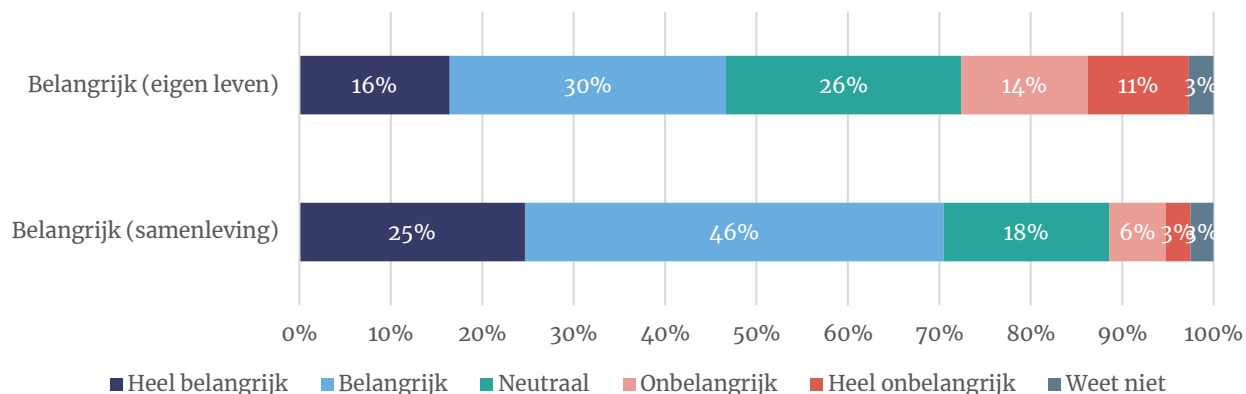
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten) Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Bijna de helft van de Nederlanders (46%) vinden de maatregel belangrijk voor hun eigen leven. Een op de vier (14% onbelangrijk, 11% zeer onbelangrijk) vindt het onbelangrijk voor hun eigen leven. Meer mensen vinden het heel belangrijk (25%) of belangrijk (46%) voor de samenleving. Minder dan een op tien (9%) vindt de maatregel onbelangrijk.

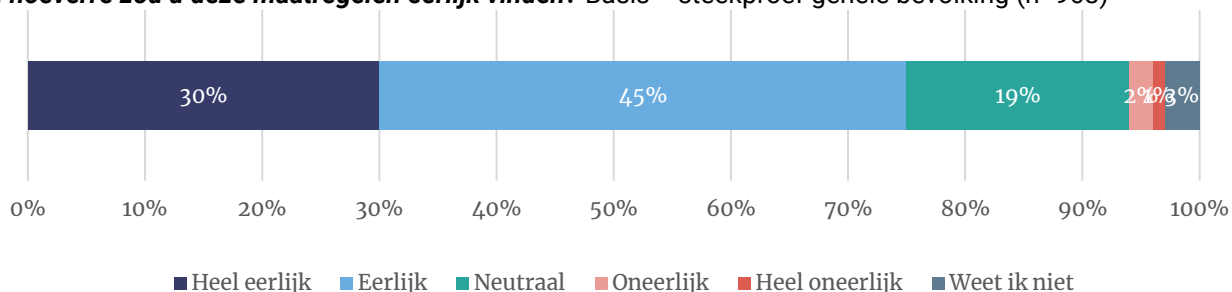
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



Eerlijkheid

Het goedkoper maken van internationale treintickets wordt over het algemeen als eerlijk beschouwd. Drie op de tien vinden de maatregel heel eerlijk. Nog eens 45 procent vindt de maatregel eerlijk. Vrijwel geen Nederlander vindt de maatregel heel oneerlijk (1%).

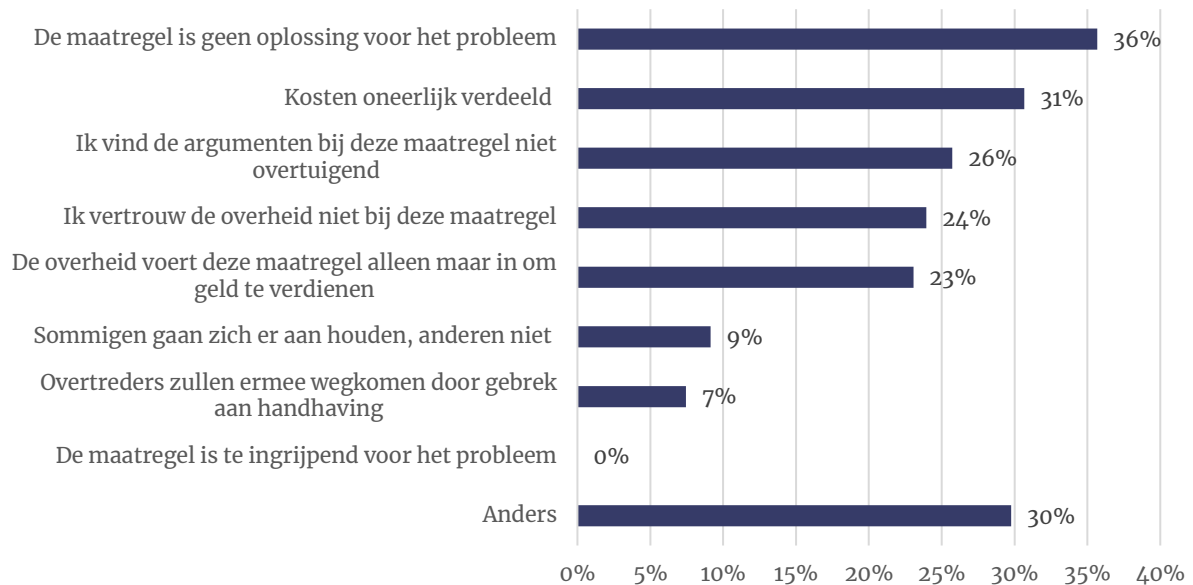
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden (3% van de Nederlanders) vroegen we waarom ze dat vinden. Let wel: dit betreft slechts 30 mensen waardoor de uitkomsten zeer indicatief zijn. Het meest gekozen antwoord is dat de maatregel geen oplossing voor het probleem (uitstoot CO2) is.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

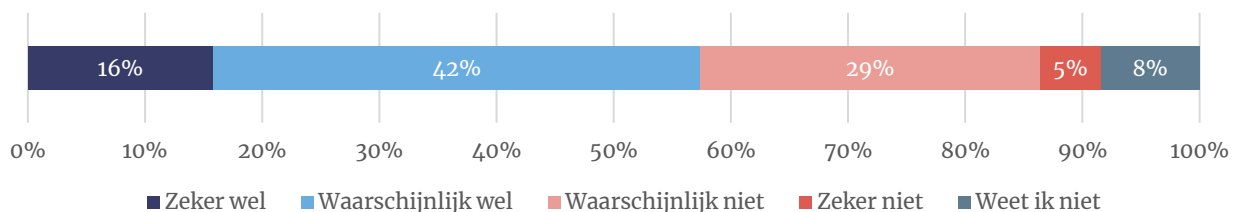
Meerdere antwoorden mogelijk Basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=30)



Uitvoerbaarheid

Qua uitvoerbaarheid zijn er twijfels. Drie op de tien (29%) denkt dat het de overheid waarschijnlijk niet lukt de maatregel in te voeren. Vijf procent denkt zelfs zeker niet. Toch denkt een meerderheid (58%) dat het de overheid waarschijnlijk (42%) of zeker (16%) zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die twijfelen of het de overheid zal lukken goedkopere internationale treintickets in te voeren (34% van de Nederlanders) – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Afhankelijk van andere landen

“Complex omdat de gehele EU betrokken is.”

“Afhankelijk van andere Europese landen.”

“Dan moet heel Europa daaraan meewerken.”

“Dat moet in europees verband worden afgesproken, ik denk dat dat niet gaat lukken.”

“Dit moet via europa gebeuren en daar is nog nooit iets goeds van gekomen.”

“Moet Europees geregeld worden ,heb geen vertrouwen in brussel niet slagvaardig.”

Vlieglobby

“De lobby van met name KLM/Air France en andere luchtvaart bedrijven alsmede onze meer welvarende inwoners, die willen blijven vliegen, zal dit niet lukken.”

“Ik denk dat de vliegtuiglobby te belangrijk is.”

“Lobby vliegmaatschappijen.”

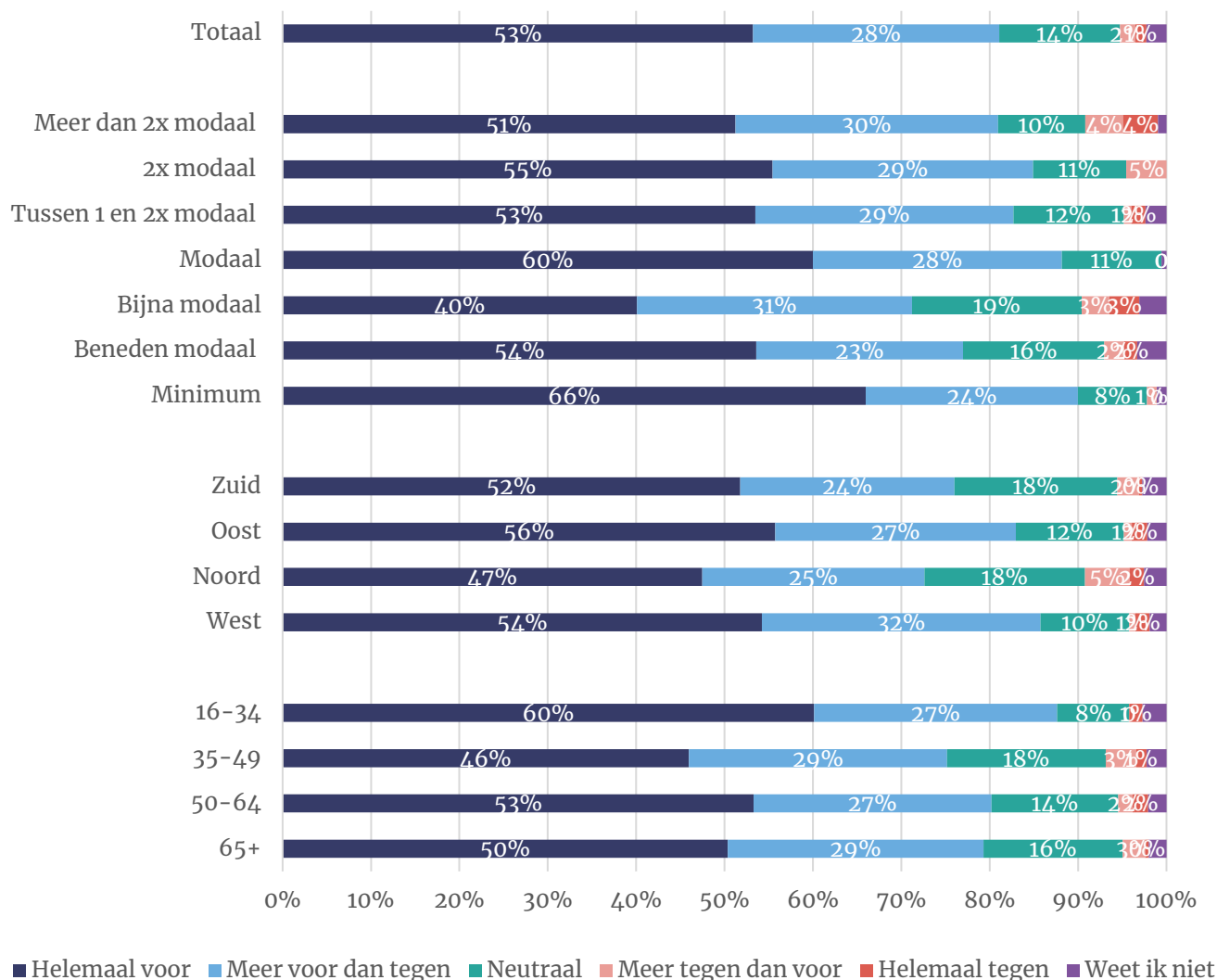
4.7.3 Steun naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken

Onder de laagste inkomensgroep is meer steun dan gemiddeld voor een lagere prijs voor internationale treinen. Twee op de drie (66%) van deze groep zijn helemaal voor, tegenover 53 procent gemiddeld. Onder de groep die bijna modaal verdient is juist minder steun. Slechts vier op tien van deze groep zijn helemaal voor. Van geen enkele inkomensgroep is meer dan 8 procent tegen. Oostelijke Nederlanders zijn vaker helemaal voor (56%) de maatregel dan Noorderlingen (47%). Ook naar leeftijd zien we verschillen. De jongste leeftijdsgroep (16-34) is erg enthousiast: 60 procent is helemaal voor, 27 procent meer voor dan tegen. Onder geen enkele leeftijdsgroep is veel tegenstand te bespeuren.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)

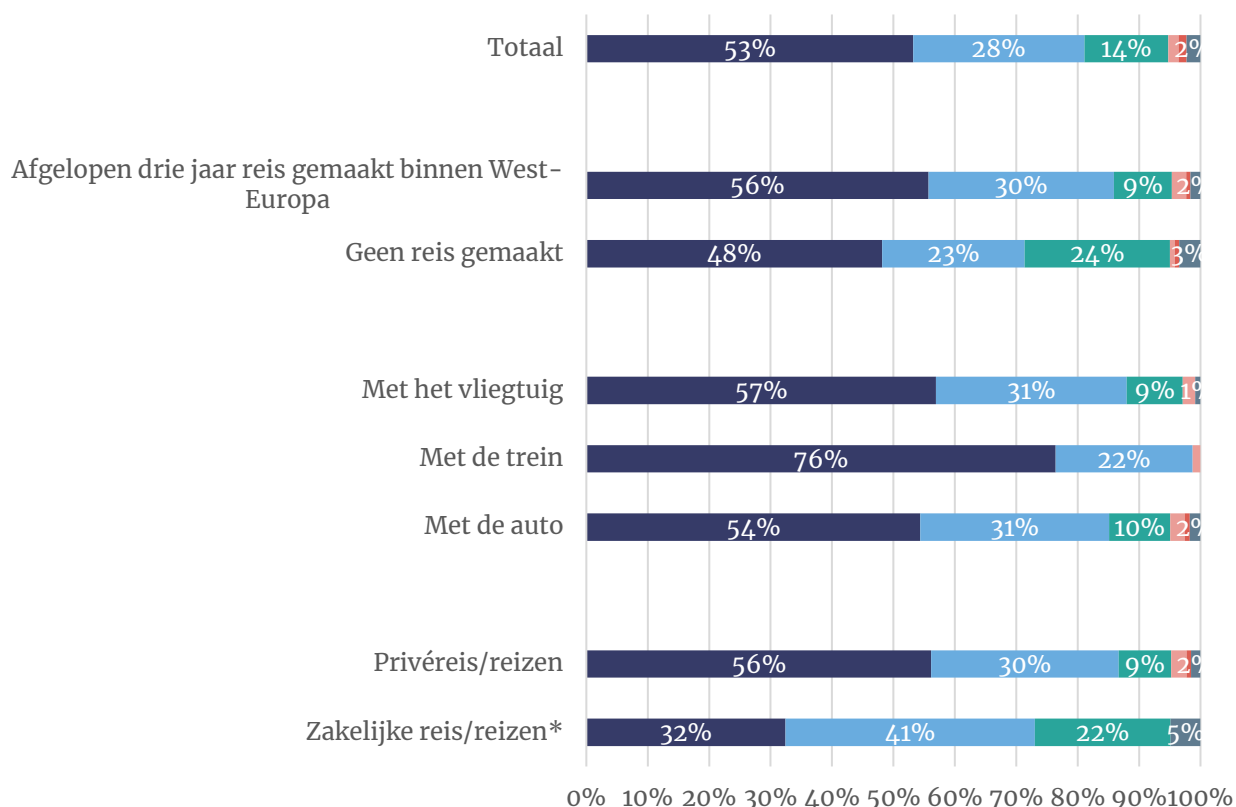


Steun naar huidig gedrag

Nederlanders die de afgelopen drie jaar een reis hebben gemaakt binnen West-Europa (in de vragenlijst genoemd: België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Italië, Oostenrijk, Zwitserland en Tsjechië) zijn vaker voor (86% voor) lagere ticketprijzen voor internationale treinen dan Nederlanders die geen reis maakte in dit gebied (71% voor).

Degene die deze reis met de trein aflegden zijn groot voorstander van de maatregel (98% voor). Ook Nederlanders die deze reis met het vliegtuig of auto maakten staan achter de maatregel (vliegtuig 88% voor, auto 85% voor).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)³⁵



■ Helemaal voor ■ Meer voor dan tegen ■ Neutraal ■ Meer tegen dan voor ■ Helemaal tegen ■ Weet ik niet

³⁵ Percentages voor de groep zakelijke reis/reizen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=17).

4.7.4 Verwacht gedrag

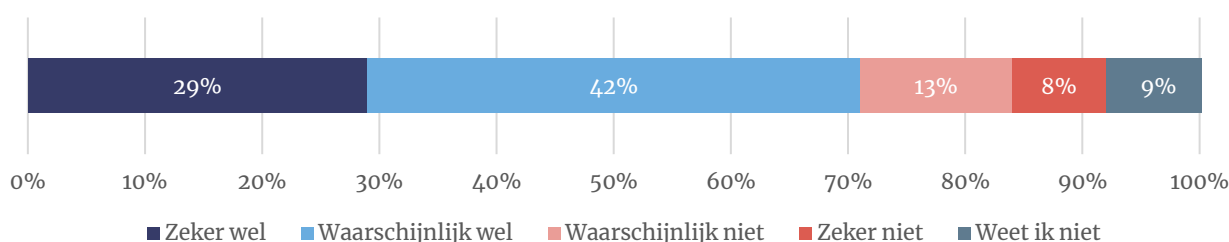
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Drie op tien (29%) zeggen zeker de internationale trein te gaan gebruiken voor een reis binnen Europa als treintickets in prijs worden verlaagd. Nog eens vier op de tien (42%) zeggen dit waarschijnlijk te gaan doen. Een kleine minderheid (21%) gaat dit zeker of waarschijnlijk niet doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met ‘gebruik maken van de maatregel’ wordt bedoeld dat je de internationale trein neemt voor een reis binnen Europa. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=798)

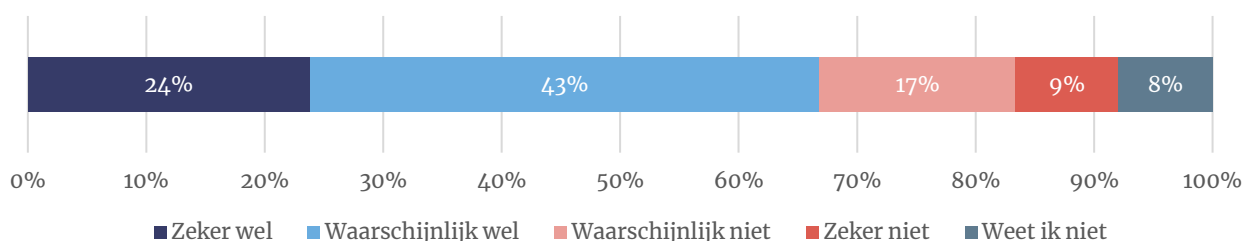


Geneigdheid tot gedragsverandering

Door de ticketprijzen van internationale treinen te verlagen hoopt men dat reizigers vaker voor de trein in plaats van het vliegtuig kiezen. Een kwart (24%) zegt dit zeker te gaan doen. Net zo'n groot percentage is dit niet van plan. Ruim vier op tien zijn dit waarschijnlijk van plan.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen voor buitenlandse reizen vaker de internationale trein gaan kiezen in plaats van het vliegtuig. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=798)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: "Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen voor buitenlandse reizen vaker de internationale trein gaan kiezen in plaats van het vliegtuig."

We stelden respondenten de volgende open vraag: "Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?" Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.



Spoornetwerk uitbreiden/verbeteren

“Betere internationale verbindingen.”

“Meer spoorwegen en spoorwegstations aanleggen. Sneller treinen bouwen die 400 km p/u kunnen.”

“Niet alleen tarieven maar ook meer spoorlijnen en hogesnelheidstreinen.”

“Snelle treinverbindingen tussen de steden.”

Vliegen duurder maken

“Bij vliegen de echte kostprijs berekenen incl. belasting op brandstoffen en milieuvervuiling.”

“BTW gaan heffen op kerosine en luchtvaart.”

“Daarnaast ook de consumenten een eerlijke (dus veel hogere) prijs laten betalen voor het vliegen.”

“De prijzen voor vliegtickets verhogen.”

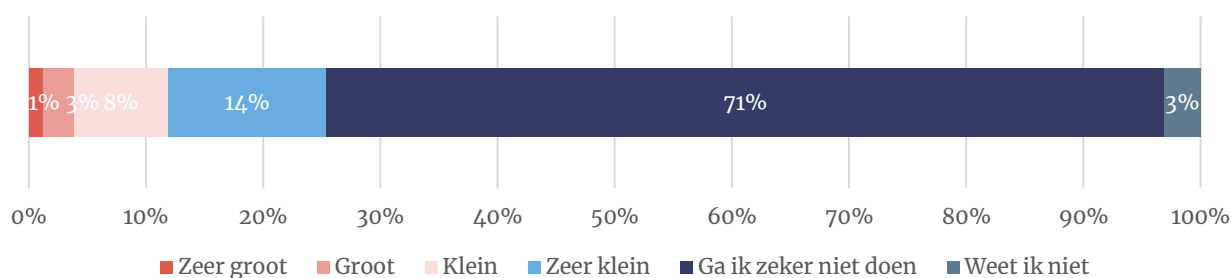
“Prijzen van vliegtickets binnen Europa verhogen.”

Neiging tot verzet

Slechts vier procent van de Nederlanders acht de kans groot of zeer groot dat zij in verzet zouden komen tegen de maatregel als de overheid concrete plannen zou presenteren om het in te voeren.

Zeven op tien (71%) gaat dit zeker niet doen.

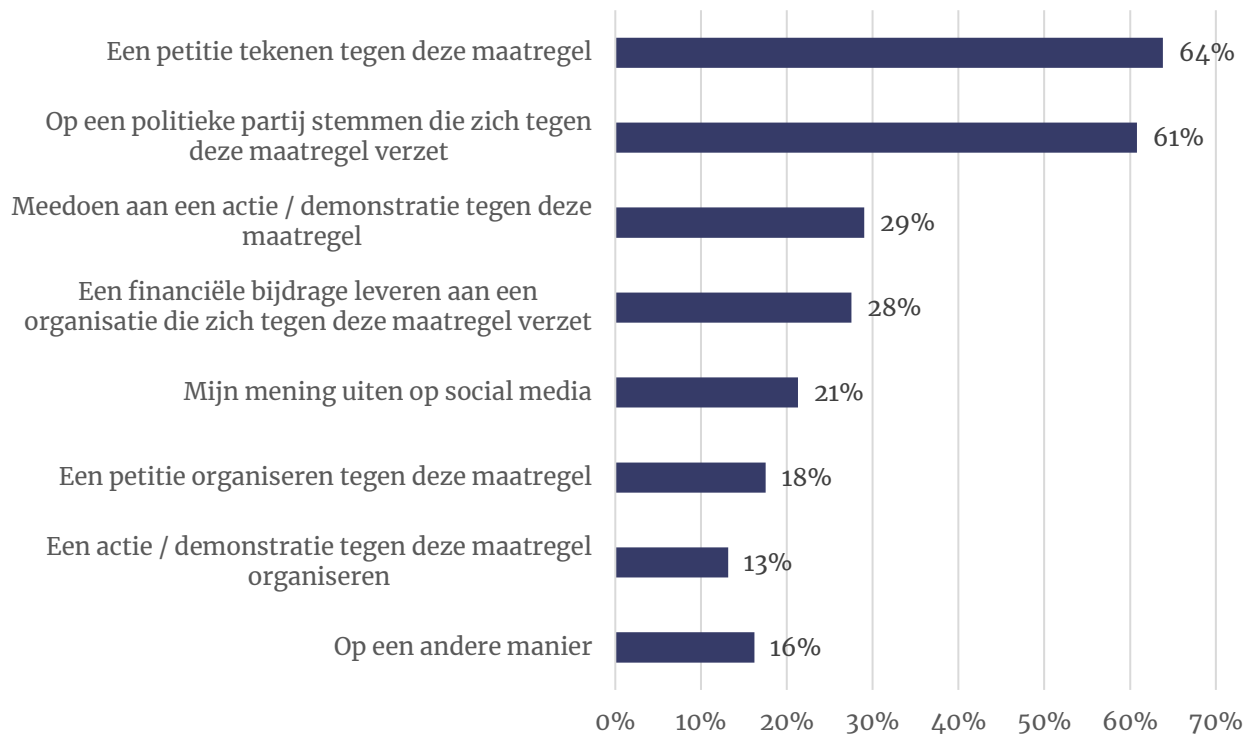
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Let wel, dit gaat slechts om 36 mensen. Circa vier op de tien van deze groep zegt een petitie te zullen tekenen (42%) of te stemmen op een politieke partij die zich verzet tegen de maatregel (38%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=36)



4.7.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

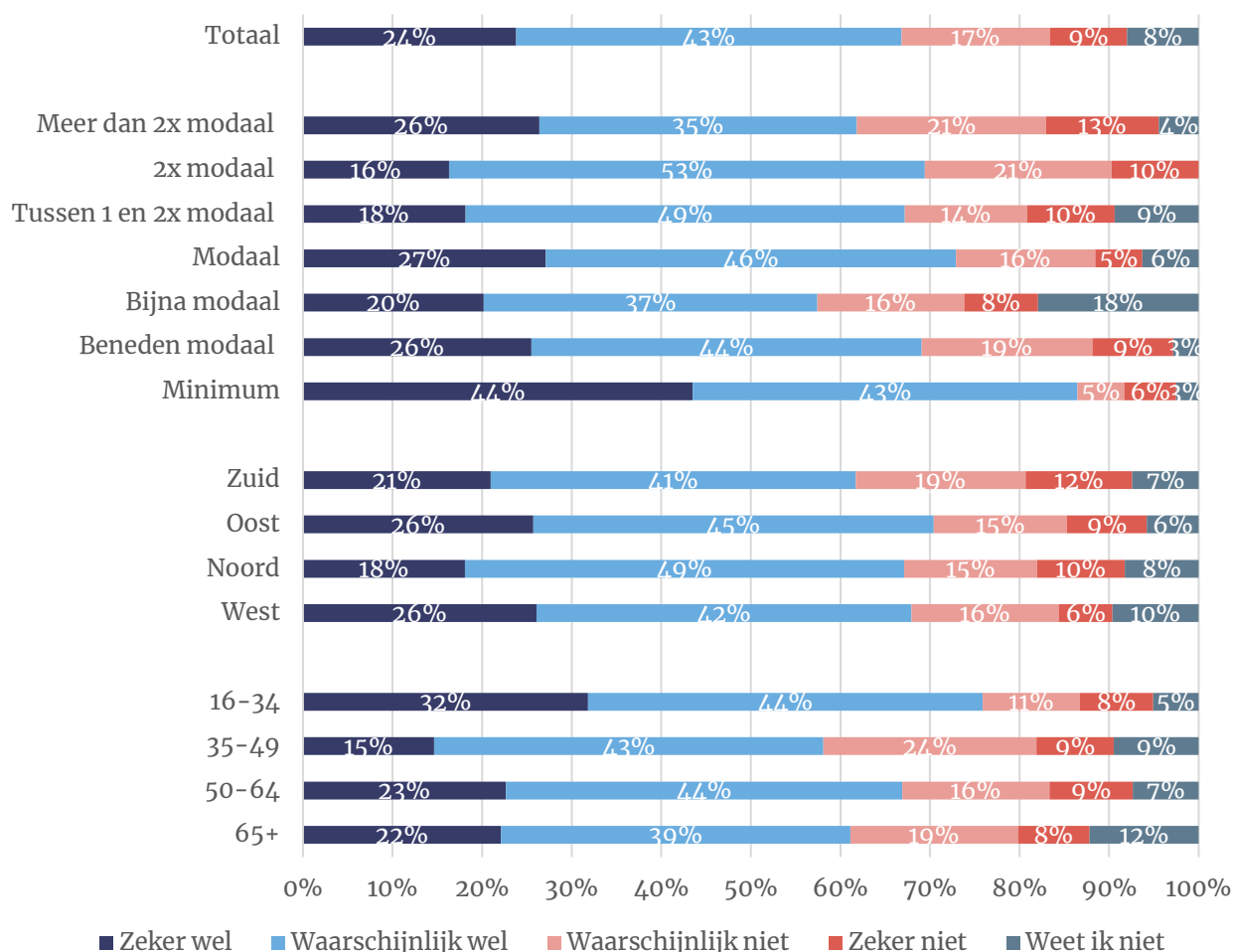
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Nederlanders met een minimuminkomen zijn veel vaker geneigd voor buitenlandse reizen de trein te gaan nemen in plaats van het vliegtuig als de prijzen worden verlaagd. Bijna de helft (44%) zegt dit zeker te gaan doen. Verder is het moeilijk om een verband te ontdekken tussen inkomen en intentie tot gedragsverandering. Nederlanders die meer dan twee keer modaal verdienen geven vaker dan gemiddeld aan waarschijnlijk of zeker niet de trein te gaan nemen (34%, gemiddelde is 26%). Desalniettemin geeft 26 procent aan dit zeker wel te gaan, nipt meer dan gemiddeld (24%). In Oost en West-Nederland (26% zeker) bestaat meer enthousiasme over de maatregel dan in Noord (18% zeker) en Zuid-Nederland (21% zeker). Tot slot is een derde van de jongeren (32%) zeker van plan de trein te gaan nemen in plaats van het vliegtuig. Onder 35 tot 49-jarigen is dit slechts 15 procent.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen voor buitenlandse reizen vaker de internationale trein gaan kiezen in plaats van het vliegtuig. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=798)

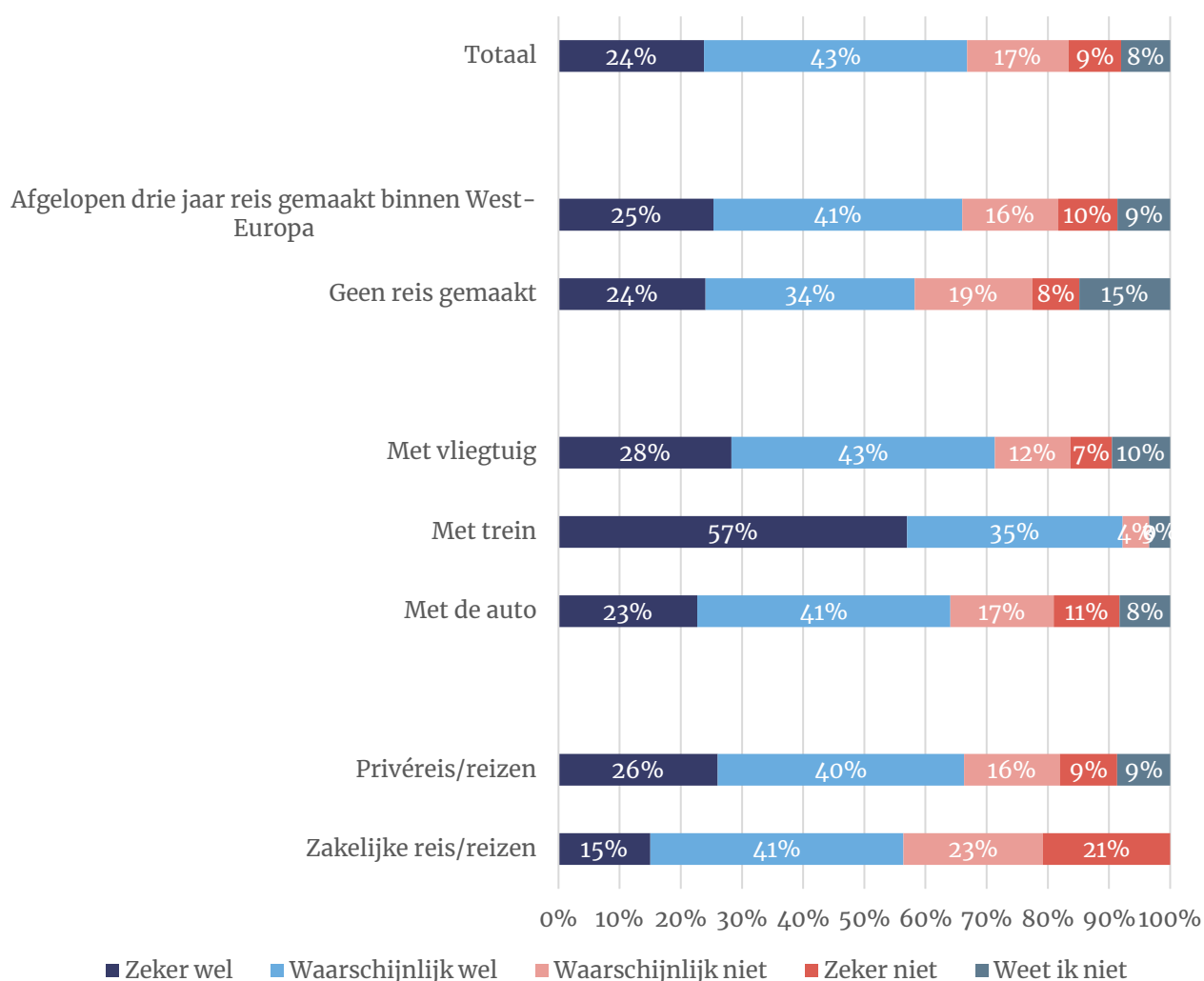


Huidig gedrag

Nederlanders die de afgelopen jaar een reis hebben gemaakt binnen West-Europa zijn net zo geneigd tot het nemen van de trein als Nederlanders die dit niet hebben gedaan. Opvallend is dat de meesten die deze reis/reizen met het vliegtuig maakten ook bereid zijn tot het nemen van de trein. Maar liefst 28 procent van deze groep zegt dit zeker te gaan doen, tegenover 19 procent die dit zeker niet gaan doen. Nederlanders die met de auto op vakantie gaan zijn iets sceptischer. Bijna een kwart (23%) zegt zeker de trein te gaan nemen, terwijl 28% dit zeker of waarschijnlijk niet gaan doen. Zakelijke reizigers (44% zeker of waarschijnlijk niet) zijn het minst geneigd tot gedragsverandering al moet hierbij worden vermeld dat dit een zeer kleine groep is waardoor de percentages puur indicatief zijn.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? ³⁶

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen voor buitenlandse reizen vaker de internationale trein gaan kiezen in plaats van het vliegtuig. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=798)



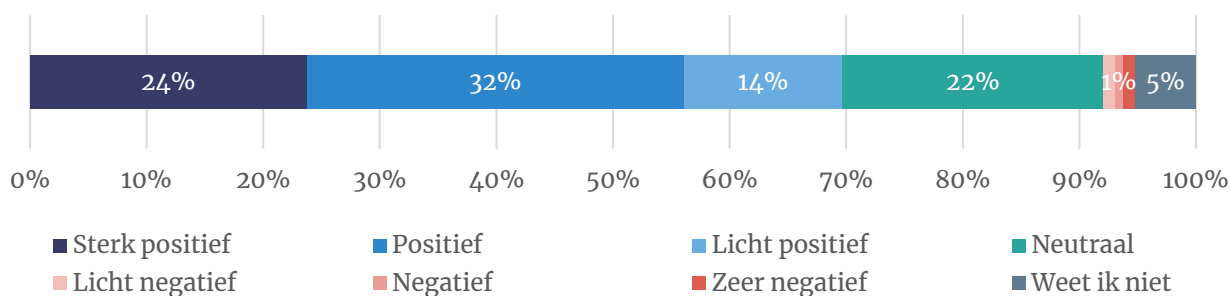
³⁶ Percentages voor de groep zakelijke reis/reizen zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=17).



4.7.6 Persoonlijke relevantie

De overgrote meerderheid van de Nederlanders (69%) verwacht een positieve invloed van de maatregel op hun eigen leven. Een kwart verwacht zelfs een sterk positieve invloed. Bijna niemand (3%) verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=968)



4.7.7 Betrokkenheid

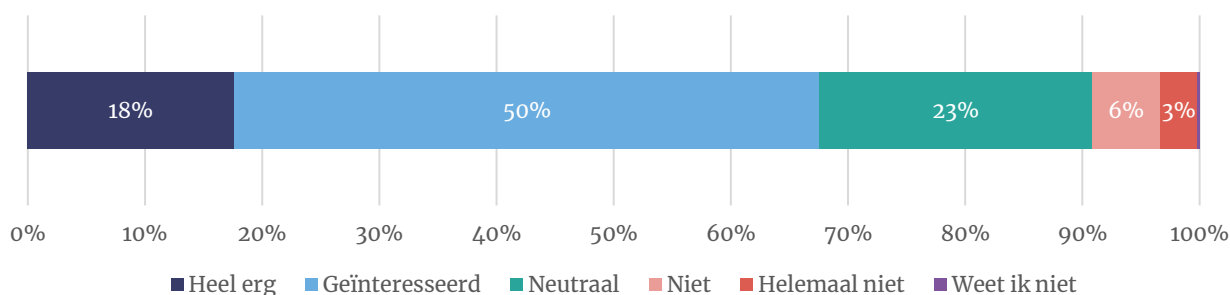
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "lagere prijs internationale trein" is bedoeld om één probleem tegen te gaan: de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen.

Interesse

De meeste Nederlanders (68%) zijn (heel erg) geïnteresseerd in de uitstoot van CO2. Negen procent is (helemaal) niet geïnteresseerd.

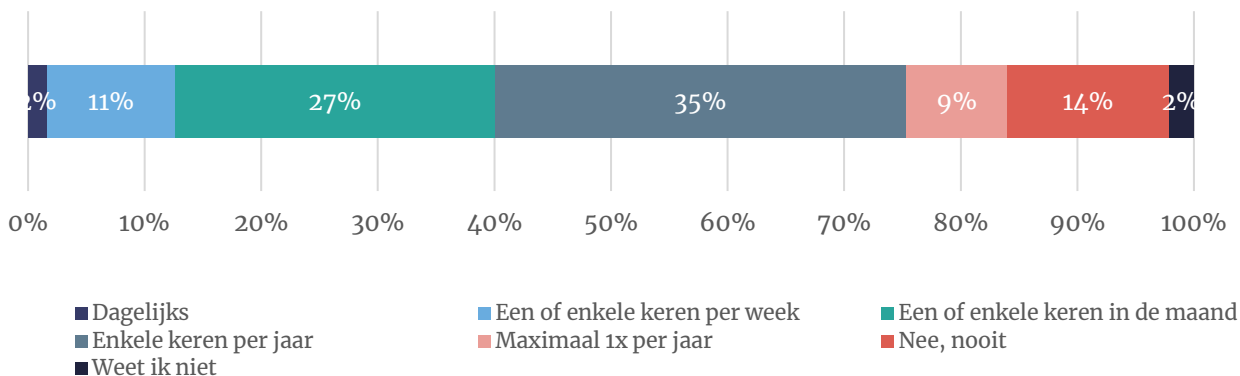
In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Een kwart (23%) niet of nauwelijks.

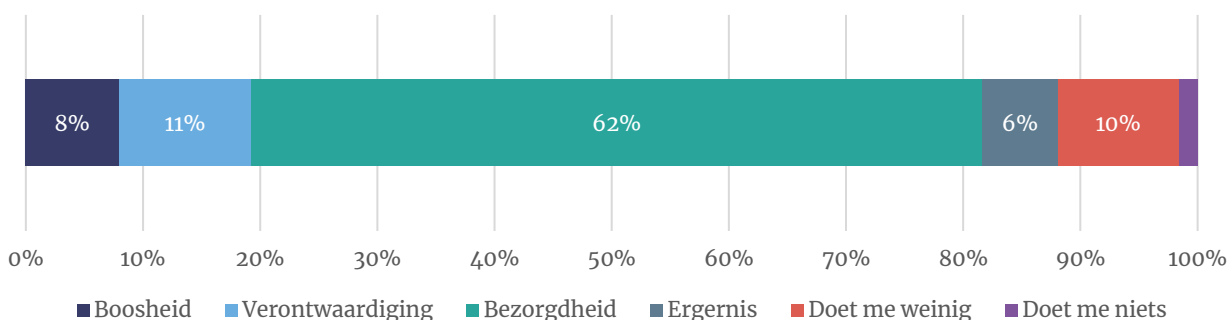
Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen? Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



Emotie

CO2-uitstoot roept vooral bezorgdheid op (62%). Tien procent van de bevolking doet het weinig.

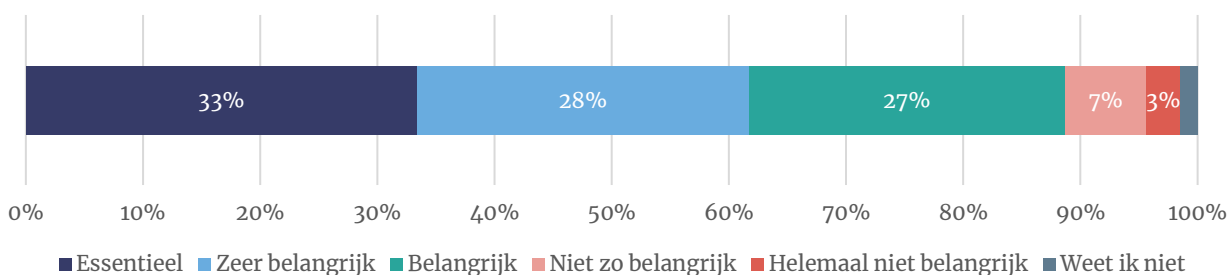
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van CO2-uitstoot wordt als erg belangrijk ervaren door Nederlanders. Een op drie noemt het zelfs essentieel. Slechts tien procent vindt het niet zo of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



4.8 Toenemende vliegtaks

Deze paragraaf gaat in op de maatregel toenemende vliegtaks. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Hogere belasting op vliegtickets naarmate je in een jaar meer vliegreizen maakt

“Nu betaalt iedere vliegtuigpassagier 7,85 euro belasting per ticket, ongeacht hoe vaak je vliegt. Om de natuur en het milieu te verbeteren wil de overheid ontmoedigen dat mensen vaak vliegen.

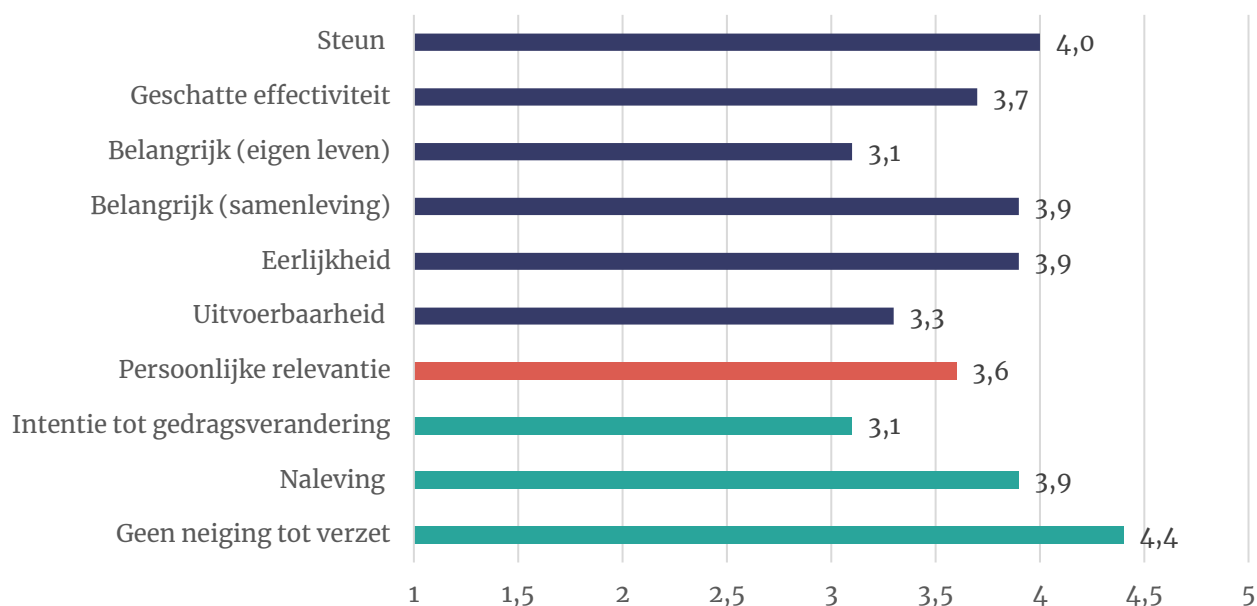
Een idee hiervoor is om een belasting in te voeren, waarbij je meer betaalt als je binnen een jaar vaker vluchten maakt. Dat kan betekenen dat je voor de eerste vlucht in dat jaar 40 euro vliegbelasting betaalt. Voor de tweede vlucht wordt het 80 euro en voor de derde 160 euro. Vlieg je in hetzelfde jaar vier of meer keer, dan betaal je 320 euro belasting per ticket.”

4.8.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. Op steun scoort de maatregel het hoogst (4,0; gemiddeld is 3,5). Oftewel, een stuk meer mensen zijn voor de maatregel dan tegen. Op intentie tot gedragsverandering scoort de maatregel maar heel nipt boven een neutrale score van 3,0. Dit betekent dat er ongeveer net zoveel mensen zijn die zeggen minder te gaan vliegen ten gevolge van de maatregel als mensen die die zeggen dit niet te gaan doen.

Scores voor maatregel “Hogere belasting op vliegtickets naarmate je in een jaar meer vliegreizen maakt”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



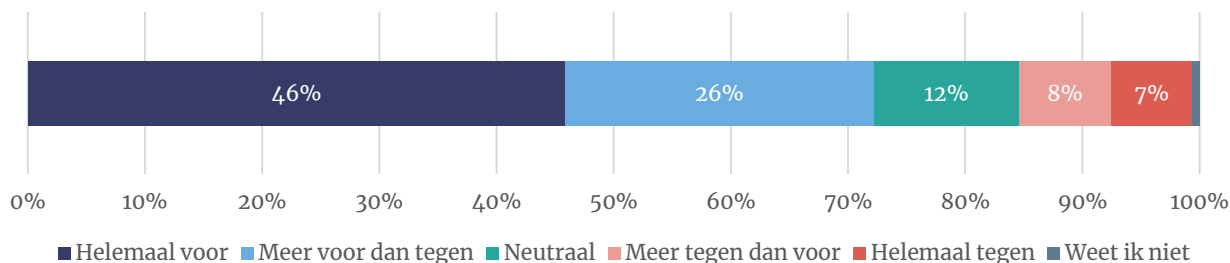
4.8.2 Houding

De determinant ‘houding’ bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Bijna de helft van de Nederlanders (46%) is helemaal voor het duurder maken van vliegreizen. Nog eens een kwart (26%) is meer voor dan tegen. Van 15 procent van de bevolking kan oppositie worden verwacht.

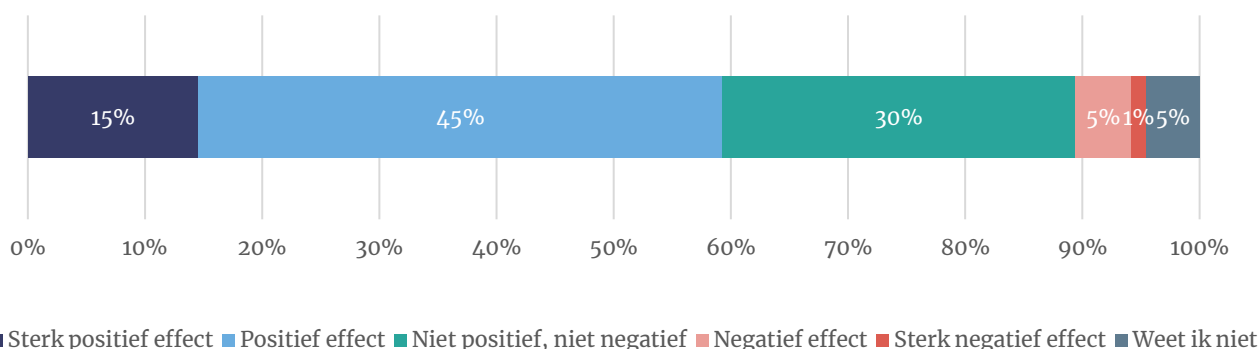
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van het probleem: de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen. Vijftien procent denkt dat het progressief belasten van vliegen een sterk positief effect zal hebben op dit probleem. Bijna de helft (45%) verwacht een positief effect. Slechts zes procent verwacht een (sterk) negatief effect.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)

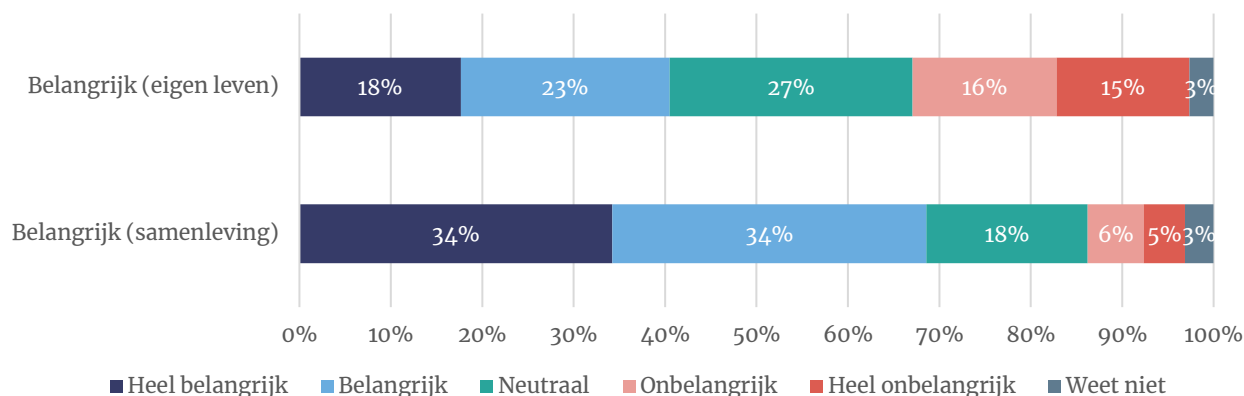


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Maar liefst een derde (34%) van de Nederlanders vindt het heel belangrijk voor de samenleving om vliegen progressief te belasten. Nog eens een derde noemt het belangrijk. Een kleine groep (11%) vindt de maatregel (heel) onbelangrijk voor de samenleving.

Minder mensen (18%) vinden de maatregel heel belangrijk voor hun eigen leven. Bijna een derde (31%) vindt het (heel) onbelangrijk.

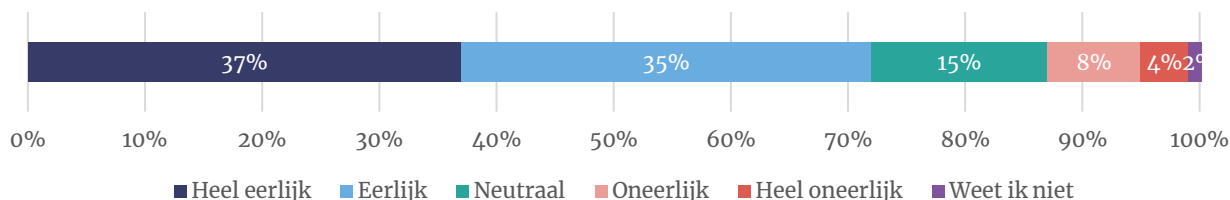
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



Eerlijkheid

De maatregel wordt over het algemeen als eerlijk beschouwd. Bijna vier op de tien (37%) vinden de maatregel zelfs heel eerlijk. Slechts twaalf procent vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. De meest gehoorde kritiek (53%) is dat de maatregel geen oplossing is voor het probleem (Co2-uitstoot). Ook vinden circa vier op tien Nederlanders die de maatregel oneerlijk vinden dat de overheid de maatregel alleen maar invoert om geld te verdienen of dat de argumenten bij de maatregel niet overtuigend zijn.



Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

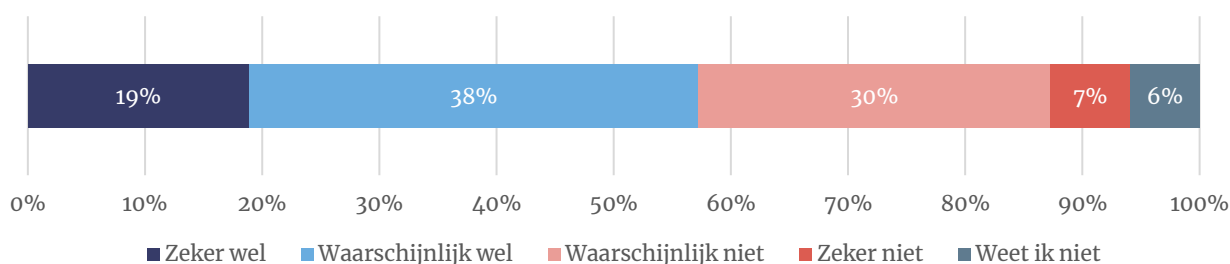
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n = 111)



Uitvoerbaarheid

De meningen zijn verdeeld over de uitvoerbaarheid van de maatregel. Een op de vijf (19%) denkt het dat het zeker wel gaat lukken tegenover 7 procent die denkt het zeker niet lukt. De rest twijfelt al denkt een groter deel dat het waarschijnlijk wel lukt (38%) dan andersom (30%).

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om vliegen progressief te belasten – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken.

Inbreuk op privacy

“Is makkelijk mee te sjoemelen waarschijnlijk. Daarnaast ben ik bang voor mijn privacy gegevens die kunnen lekken. Waarom weet de overheid hoe vaak ik vlieg en hoe wordt deze informatie opgeslagen en gedeeld met vliegmaatschappijen die vervolgens aan mij doorrekken hoeveel extra ik moet betalen. Dit is privacygevoelig.”

“Grijpt wel erg in op privacy. Waarom moet de overheid wie wanneer waarheen vliegt? Plus, vliegen vanaf buitenlandse vliegvelden?”



“Benodigde persoonsgegevens die ontbreken voor juiste beoordeling (AVG-wet).”
“Omdat het raakt aan de privacy.”

Luchtvaartlobby

“Belangenverstrengeling van grote luchtvaartmaatschappijen.”

“Commentaar vanuit de zakenwereld.”

“De lobby van de branche en Schiphol is te sterk.”

4.8.3 Steun naar kenmerken

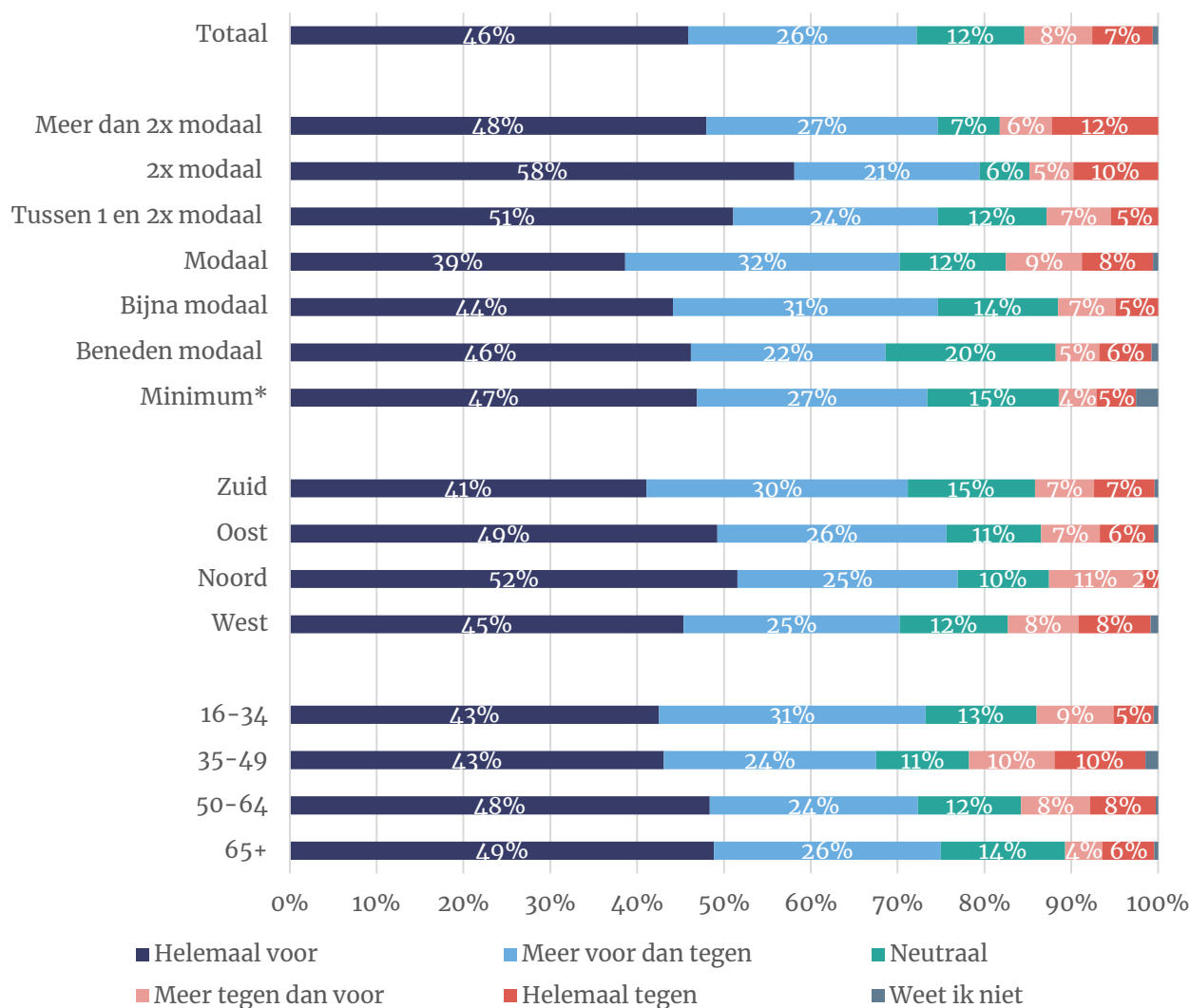
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Inkomen lijkt niet sterk samen te hangen met steun voor een progressieve vliegbelasting. Ten minste zeven op tien van alle inkomensgroepen zijn (helemaal) voor de maatregel. Alleen onder Nederlanders die beneden modaal verdienen ligt dit iets lager (68% voor). Verder valt op dat modaal verdienende Nederlanders het minst vaak helemaal voor de maatregel zijn (39%).

Naar regio zien we weinig variatie, al zijn zuiderlingen minder vaak helemaal voor de maatregel dan anderen. Ouderen zijn iets positiever (65+, 49% helemaal voor en 50-64 jaar, 48% helemaal voor) dan de jongste twee leeftijdsgroepen. Een op vijf 35- tot 49-jarigen is (helemaal) tegen de belasting.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)

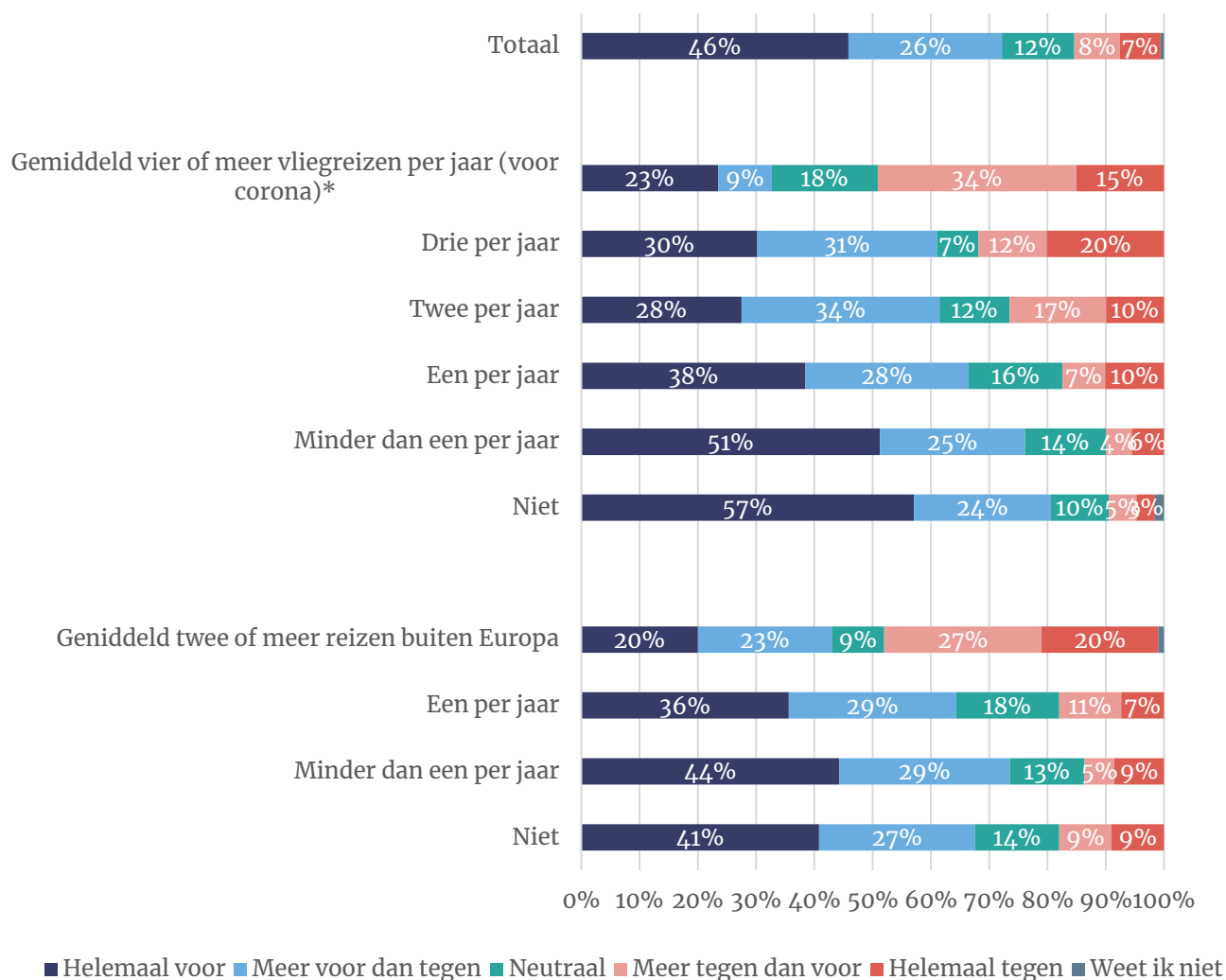


Huidig gedrag

Het verband tussen huidig vlieggedrag en steun voor de maatregel is erg sterk. Hoe vaker iemand vliegt, hoe beperkter de steun voor een progressieve vliegbelasting. Nederlanders die jaarlijks vier keer of meer vlogen voordat de coronapandemie uitbrak zijn de grootste tegenstanders. De helft (49%) van deze groep is (helemaal tegen) een dergelijke belasting. Door het kleine aantal waarnemingen (n=25) is deze uitkomst indicatief. Ook veel Nederlanders die drie (61% voor, 32% tegen) of twee (62% voor, 27% tegen) keer per jaar vlogen zijn vaker sceptisch, desalniettemin zijn deze groepen per saldo voor. Vier op vijf Nederlanders die niet vliegen zijn voor.

Onder regelmatige vliegers zien we vooral oppositie bij mensen die gemiddeld twee of meer reizen buiten Europa ondernamen op jaarlijkse basis (47% (helemaal) tegen). Reizigers die in Europa bleven voelen minder weerstand (18% (helemaal) tegen).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn?³⁷ Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



³⁷ De percentages voor "gemiddeld vier of meer vliegreizen per jaar" zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=25).

4.8.4 Verwacht gedrag

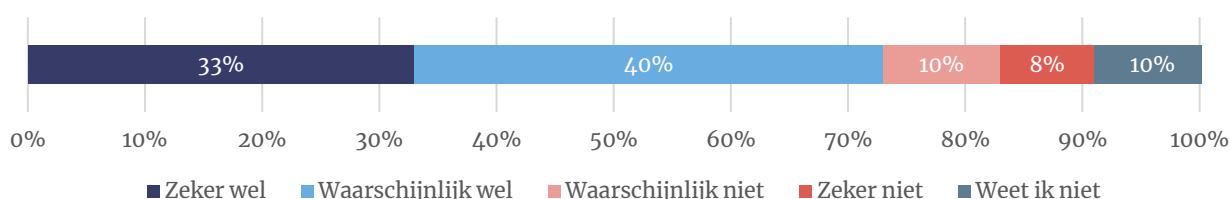
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Een derde van de Nederlanders die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is, is zeker van plan het hogere belastingtarief te betalen. Nog eens vier op tien zeggen dit waarschijnlijk te gaan doen. Bijna een op vijf (18%) gaat dit zeker of waarschijnlijk niet doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je het hogere belastingtarief gaat betalen als je vaker in een jaar een vliegreis maakt. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=530)

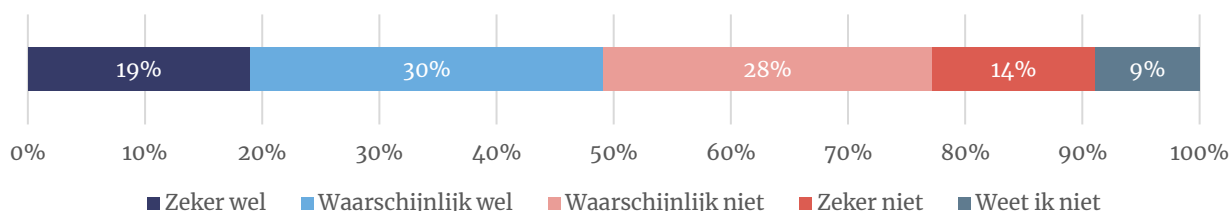


Geneigdheid tot gedragsverandering

Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is zijn verdeeld over de vraag of ze minder gaan vliegen ten gevolge van de vliegbelasting. Een op vijf (19%) geeft aan zeker minder te gaan vliegen als de maatregel wordt ingevoerd. Ruim vier op tien (42%) zeggen dit zeker of waarschijnlijk niet te gaan doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak per jaar gaan vliegen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=530)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak per jaar gaan vliegen.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Alternatief bieden

“Bied goedkopere en betere alternatieven, zoals treintickets en schone bussen.”

“Alternatieven bieden. Maak de trein goedkoper, ook die naar het buitenland. deze verhouding is nu totaal scheef.”

“Goede internationale treinverbindingen. verbieden korte vluchten.”



“Betere alternatieven op middellange trajecten.”

“Openbaar vervoer goedkoper maken.”

(Nog) duurder maken

“Het bedrag veel hoger maken. Niet 7 of 8 euro. Maar begin eens met 100 euro en steek dat bedrag in investeringen in het milieu.”

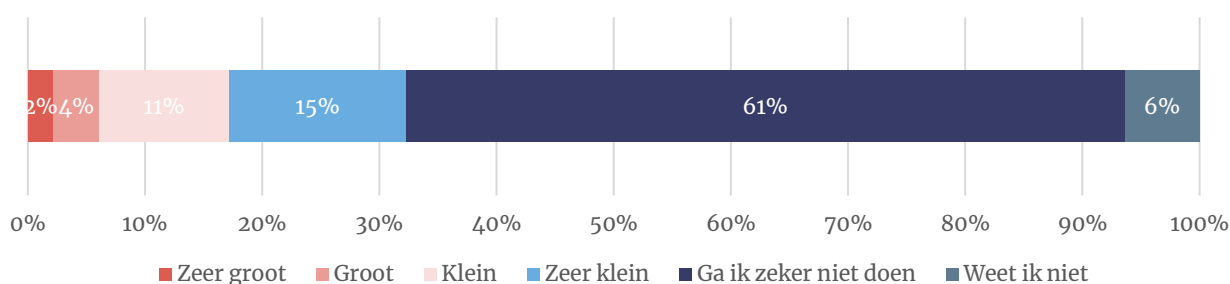
“Het verschil in belasting tussen de 1e en volgende reis moet groot genoeg zijn om op te vallen en verschil te maken. De 40 euro voor het eerste ticket wordt al snel ‘de norm’ waardoor de stijging naar 80 euro voor het 2e ticket ‘slechts’ 40 euro is, wat niet onoverkomelijk is.”

“Prijzen verhogen nu voor 50 euro naar faro is veel te laag met de trein naar Heerlen (van delft) kost nu ook 50 euro.”

Neiging tot verzet

Zes procent van de Nederlanders schat de kans (zeer) groot in dat zij in verzet zullen komen tegen de maatregel. Zes op de tien (61%) gaan dit zeker niet doen.

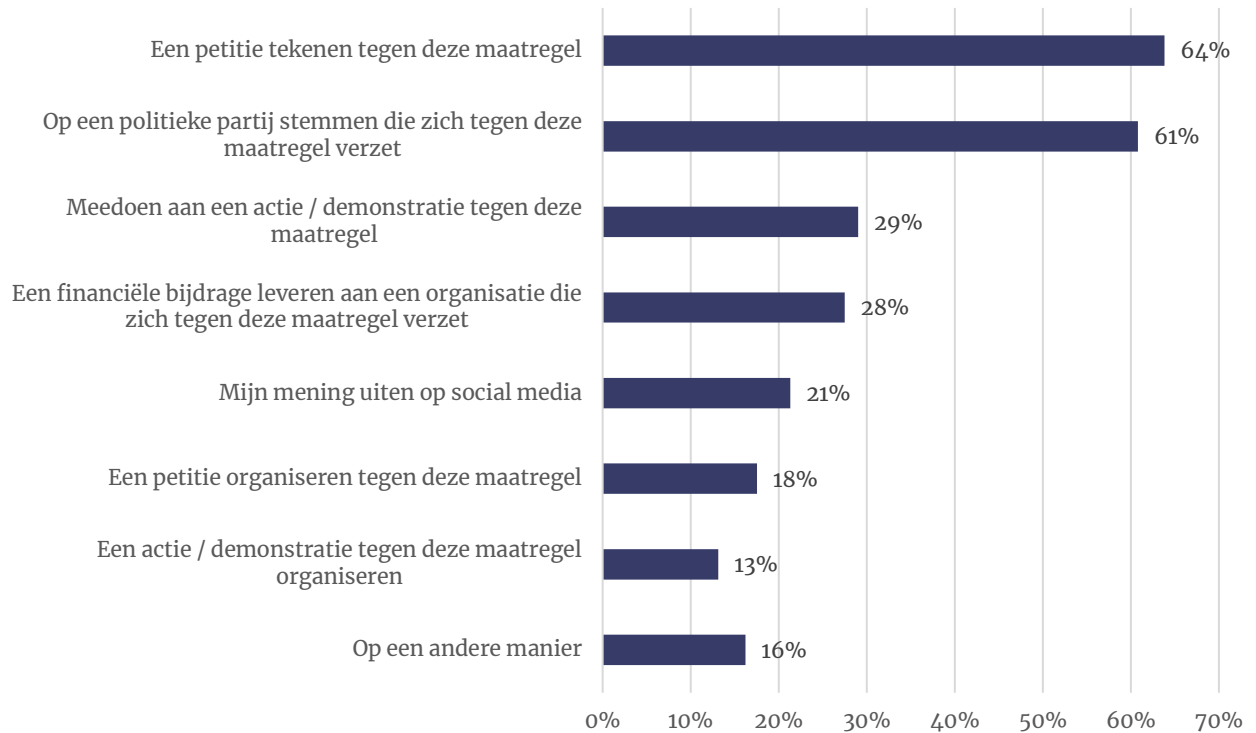
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd op welke wijze zij dit zullen doen. Twee acties worden genoemd als verzetsmiddel door deze groep: een petitie ondertekenen tegen de maatregel (64%) en op een partij stemmen die zich verzet tegen de maatregel (61%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=58)



4.8.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

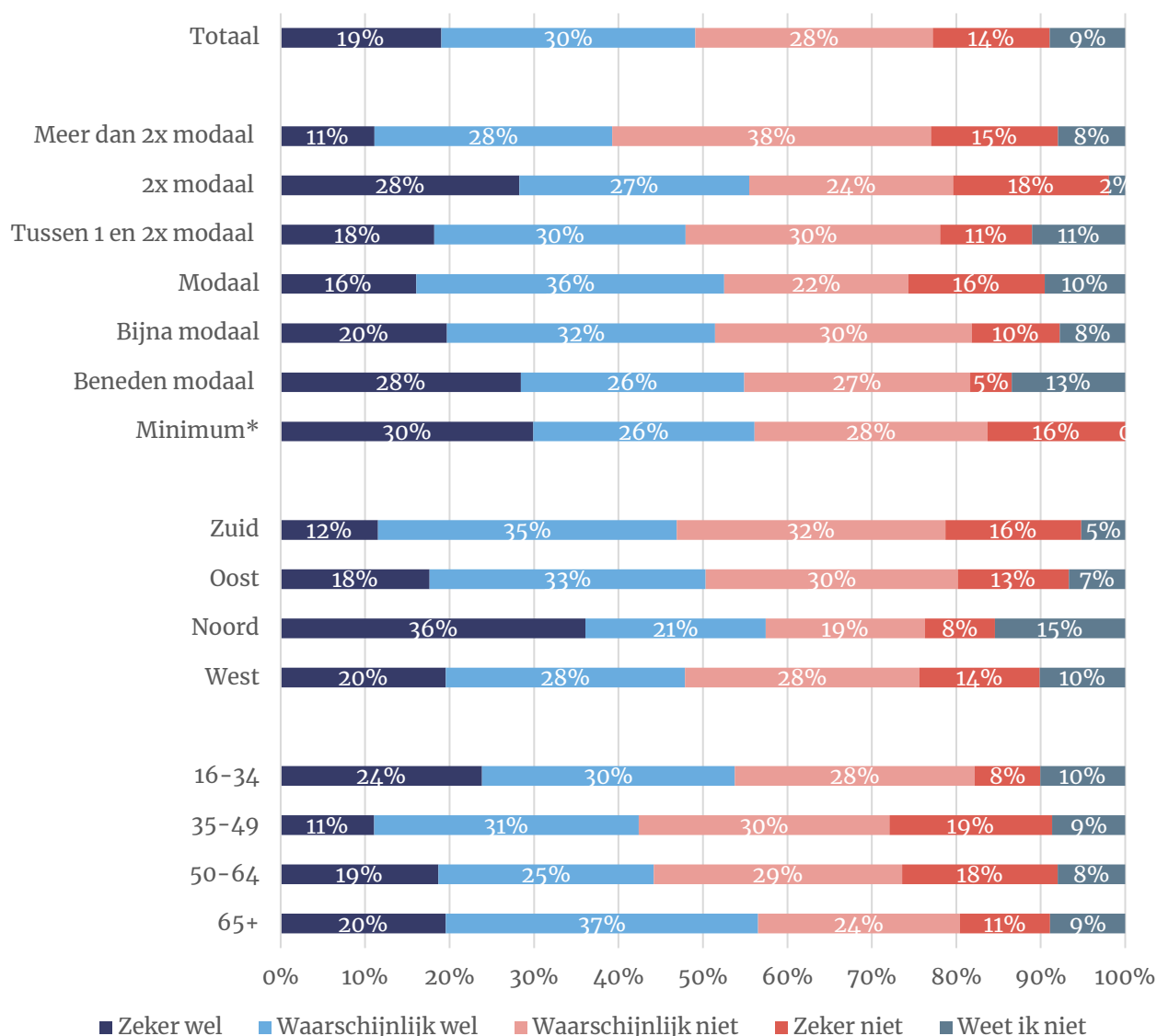
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Gedragsintentie hangt sterk samen met inkomen. Drie op tien Nederlanders die tot de laagste twee inkomensgroepen behoren zijn zeker van plan minder te gaan vliegen ten gevolge van de maatregel. Onder rijkere Nederlanders is dit minder het geval, behalve de groep twee keer modaal verdient (28% gaat zeker minder vliegen). Slechts één op de tien (11%) Nederlanders die meer dan twee keer modaal verdienen is dit eveneens van plan. Meer dan de helft van deze groep (43%) waarschijnlijk of zeker niet. Naar regio treden grote verschillen op. Noorderlingen zijn een stuk vaker van plan hun vlieggedrag aan te passen (36% gaat zeker minder vliegen) dan anderen. Ook zien we dat 35- tot 49-jarigen het minst geneigd zijn tot gedragsverandering (11% gaat zeker minder vliegen).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak per jaar gaan vliegen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=530)³⁸



³⁸ De percentages voor "Minimum" zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=35).

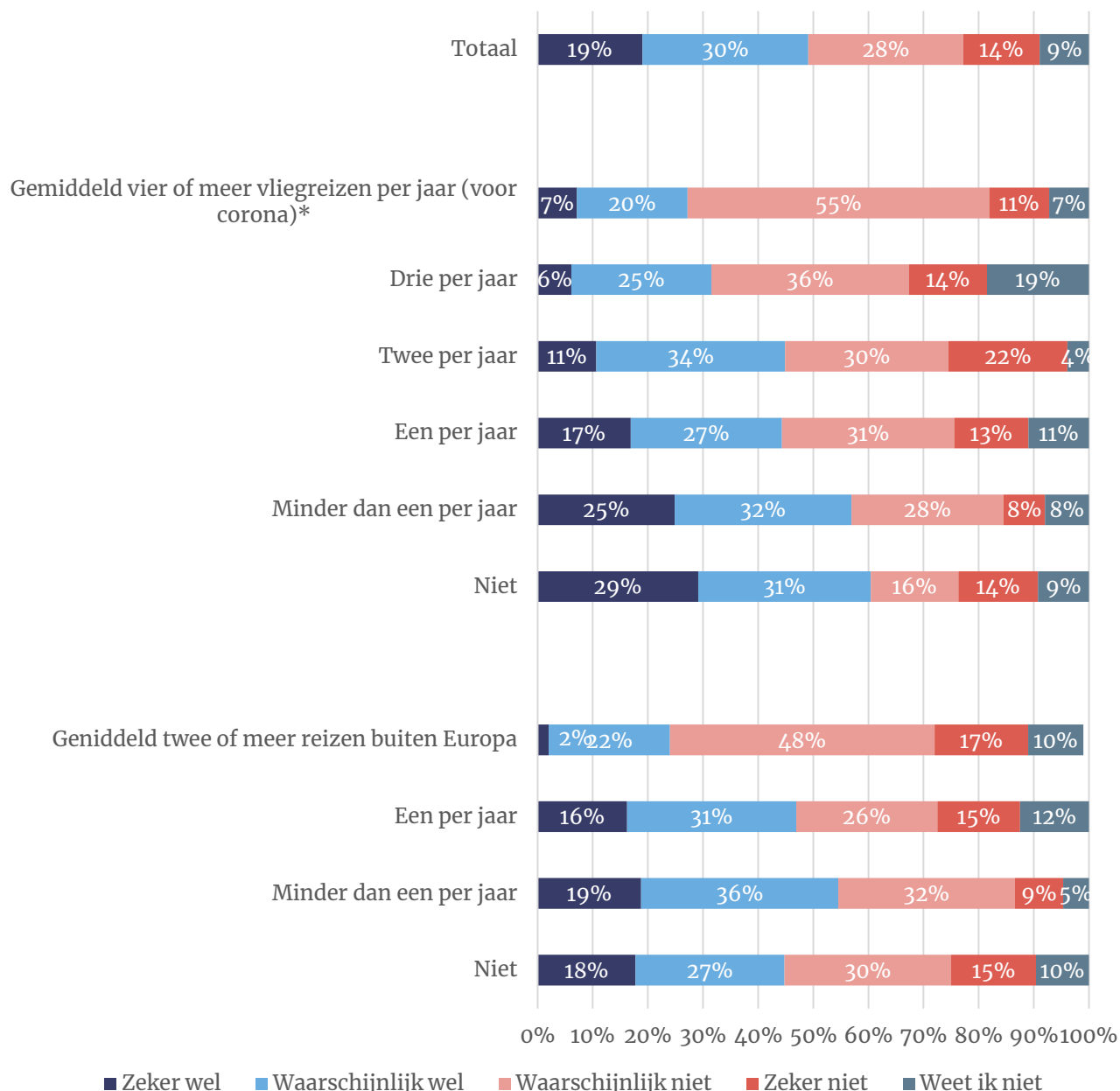


Huidig gedrag

Het doel van de maatregel is om ervoor te zorgen dat mensen minder vaak gaan vliegen. Slechts weinig Nederlanders zijn dat van plan. Een kwart van de Nederlanders die gemiddeld minder dan een vliegreis per jaar maakt is zeker van plan minder te gaan vliegen ten gevolge van de maatregel. Voor de overige groepen geldt dit in nog beperktere mate. Zo zegt meer dan een op vijf (22%) van de groep die gemiddeld twee vliegreizen maakt zeker niet minder te gaan vliegen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak per jaar gaan vliegen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=530)³⁹



³⁹ De percentages voor "Gemiddeld vier of meer vliegreizen per jaar" zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=25).

4.8.6 Naleving naar kenmerken

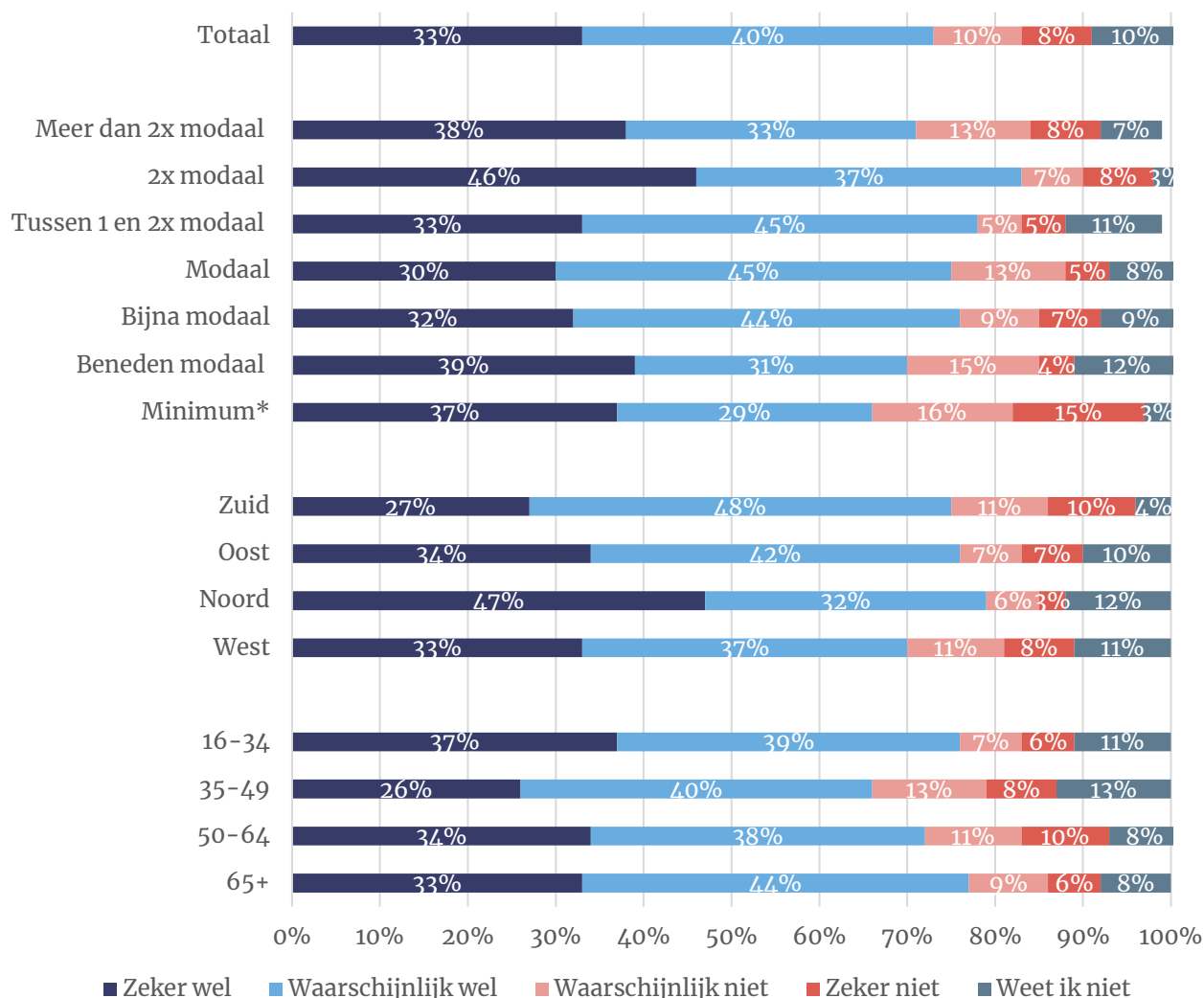
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

Drie op tien Nederlanders met een minimuminkomen zijn (zeker of waarschijnlijk) niet van plan volgens het hogere belastingtarief te gaan betalen als ze een vliegeis maken. Dat is meer dan gemiddeld (18%), al is dit percentage indicatief vanwege de lage n (35). In Noord-Nederland (47% zeker wel) is opvallend meer geneigdheid tot naleving dan in Zuid-Nederland (27% zeker wel). Verder zien we dat 35- tot 49-jarigen hier minder geneigd toe zijn (26% zeker wel) dan andere leeftijdsgroepen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?⁴⁰

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je het hogere belastingtarief gaat betalen als je vaker in een jaar een vliegreis maakt. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=530)



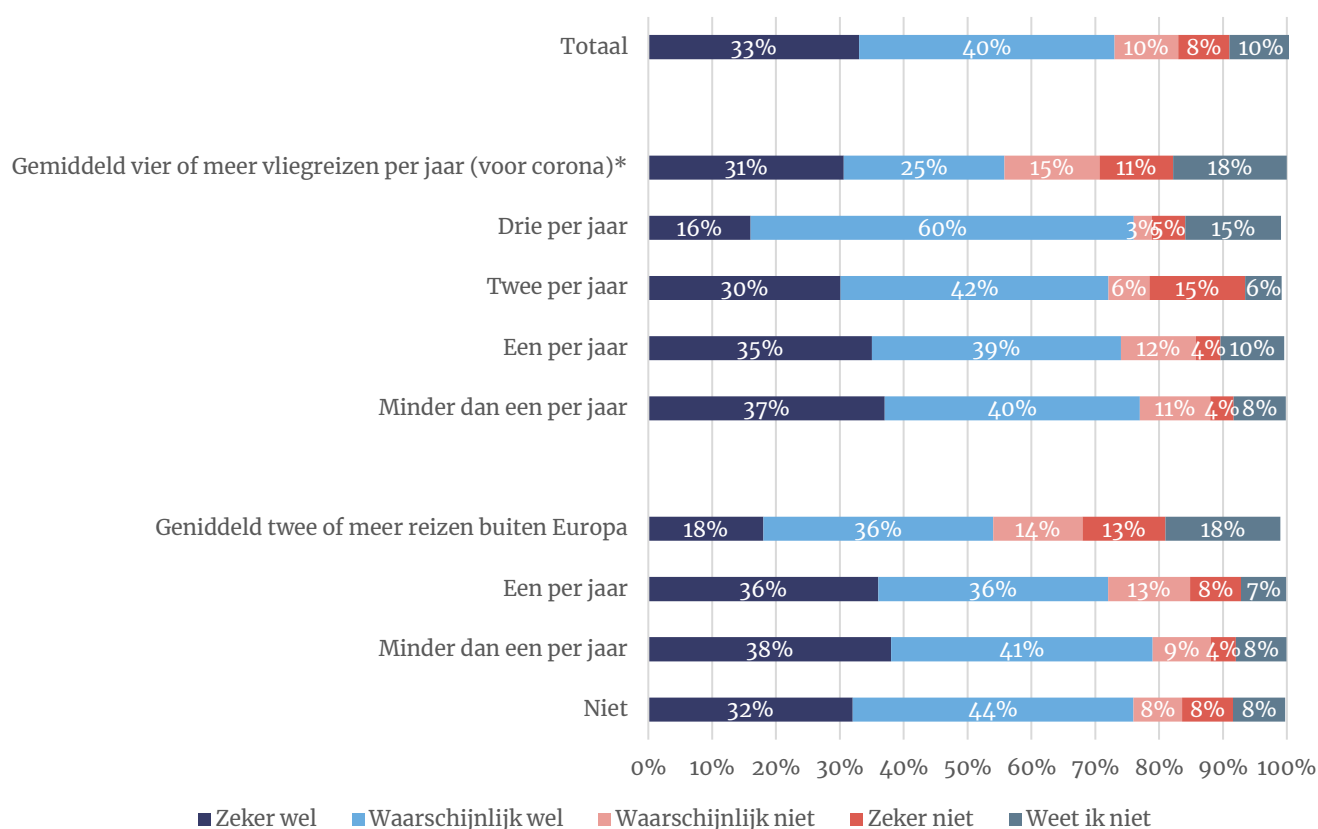
⁴⁰ De percentages voor "Minimum" zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=35).

Huidig gedrag

Hoe vaker iemand vliegt, hoe minder groot de neiging tot naleving. De uitzondering op deze regel vormt de groep die vier keer of vaker per jaar vliegt, maar door het kleine aantal respondenten (25) kunnen hier geen harde conclusies aan worden verbonden. Slechts 16 procent van de Nederlanders die drie keer paar jaar vliegen zijn zeker van plan volgens het hogere belastingtarief te gaan betalen. Dat is fors minder dan gemiddeld: 33 procent. Hier staat tegenover dat 8 procent dit waarschijnlijk of zeker *niet* gaat doen, wat ook weer fors minder is dan gemiddeld (18%). Nederlanders die vaak (twee keer of vaker per jaar) buiten Europa reizen zijn het minst geneigd tot naleving. Ruim een op vier (27%) gaat zich zeker of waarschijnlijk niet aan de maatregel houden.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?⁴¹

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je het hogere belastingtarief gaat betalen als je vaker in een jaar een vliegreis maakt. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=530)

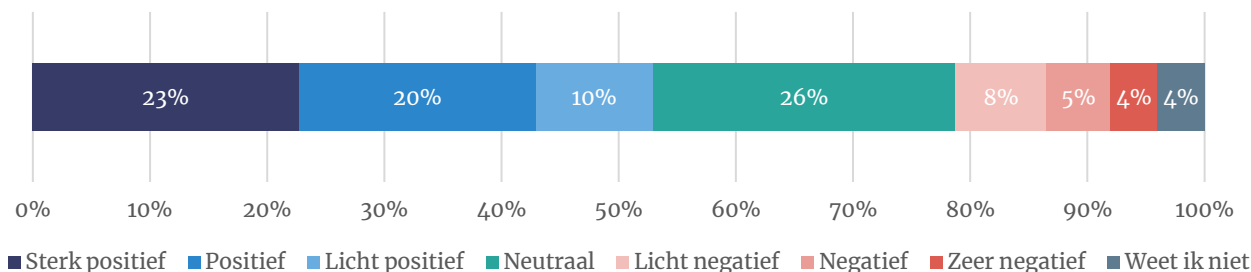


⁴¹ De percentages voor "Gemiddeld vier of meer vliegreizen per jaar" zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=25).

4.8.7 Persoonlijke relevantie

Meer Nederlanders verwachten een positieve uitwerking (53%) van de maatregel op hun leven dan een negatieve (17%). Bijna een kwart (23%) verwacht zelfs een sterk positief effect, terwijl slechts een op twintig (4%) een sterk negatief effect verwacht.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



4.8.8 Betrokkenheid

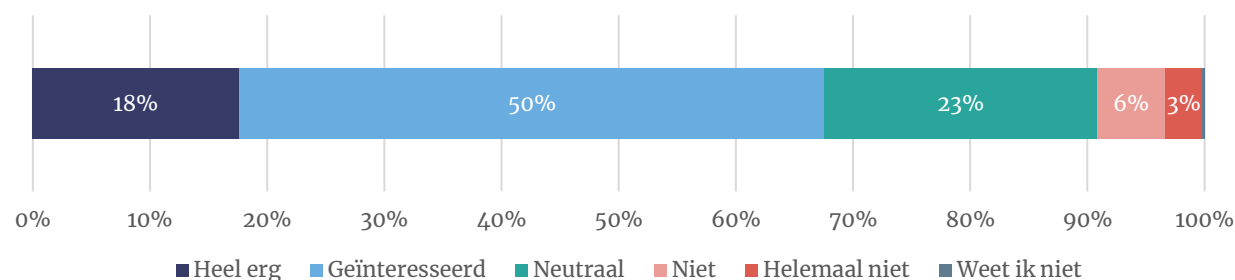
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "toenemende vliegtaks" is bedoeld om één probleem tegen te gaan: de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen.

Interesse

De meeste Nederlanders (68%) zijn (heel erg) geïnteresseerd in de uitstoot van CO2. Negen procent is (helemaal) niet geïnteresseerd.

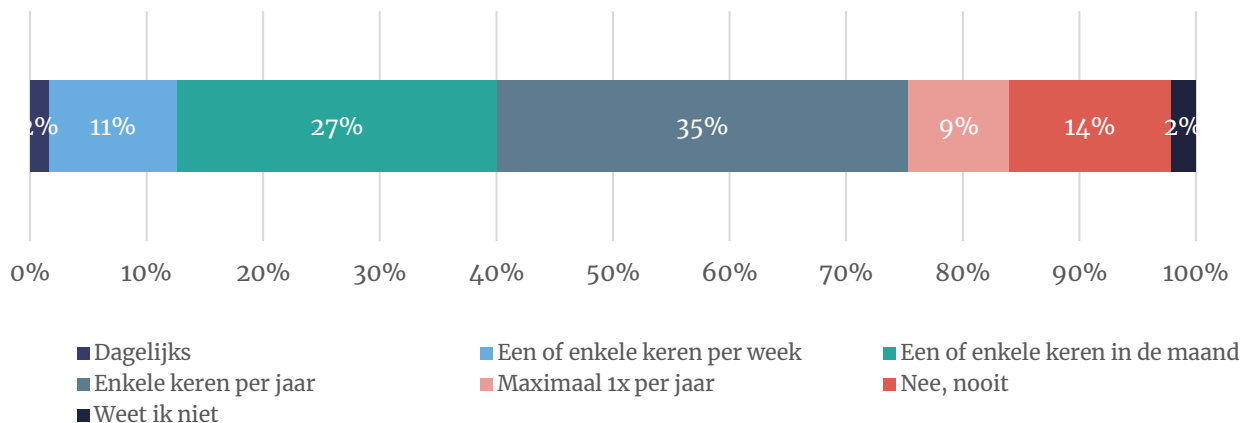
In welke mate bent u geïnteresseerd in dit probleem? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Een kwart (23%) niet of nauwelijks.

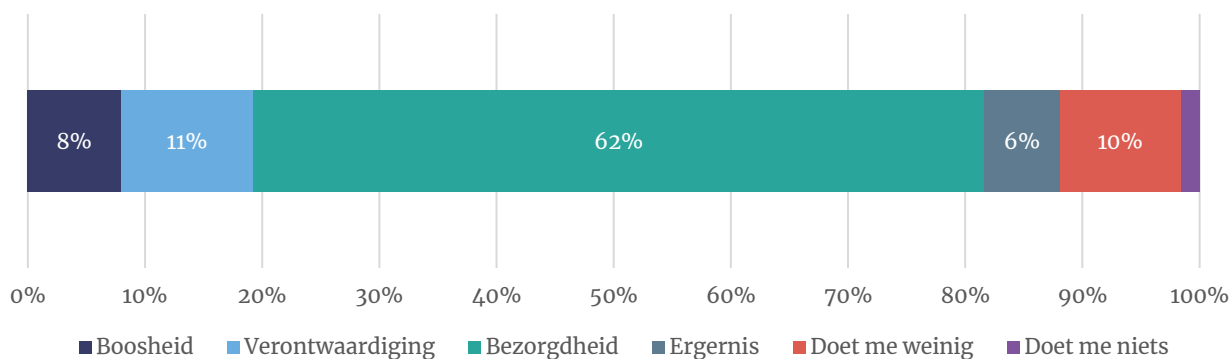
Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over dit probleem? Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (N=5.281)



Emotie

CO2-uitstoot roept vooral bezorgdheid op (62%). Tien procent van de bevolking doet het weinig.

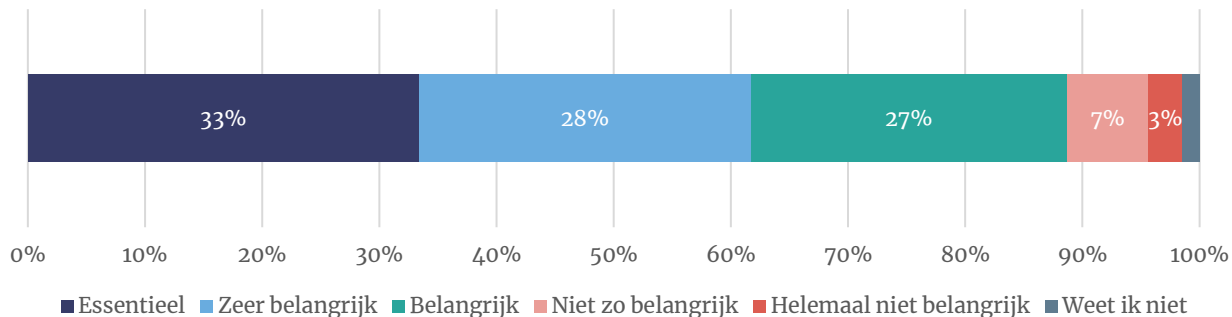
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Ropt het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van CO2-uitstoot wordt als erg belangrijk ervaren door Nederlanders. Een op drie noemt het zelfs essentieel. Slechts tien procent vindt het niet zo of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n=5.281)



4.9 Thuiswerkvergoeding

Deze paragraaf gaat in op een thuiswerkvergoeding. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Verplichte thuiswerkvergoeding voor werknemers

“Nu heeft niet iedereen recht op een thuiswerkvergoeding. Om de files terug te dringen en natuur en milieu te verbeteren, wil de overheid thuiswerken stimuleren.

Een idee hiervoor is om werkgevers te verplichten een thuiswerk-vergoeding te geven aan alle medewerkers die per week één of meer dagen thuiswerken. Deze thuiswerkvergoeding moet per dag hoger zijn dan de vergoeding voor woon-werkverkeer. Daarnaast behouden werknemers de woonwerk-vergoeding voor de dagen waarop ze naar hun werklocatie reizen. Hoe meer dagen per week iemand thuiswerkt, des te groter het financiële voordeel van regelmatig thuiswerken.”

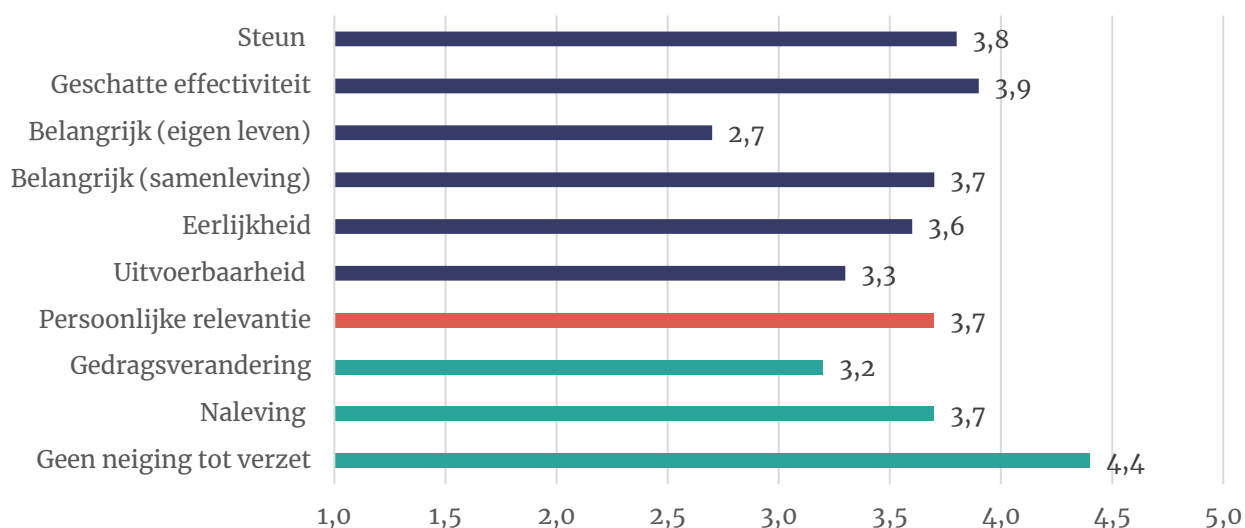
4.9.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De mate van steun, geschatte effectiviteit en geen neiging tot verzet, zijn relatief hoog (vaker positief dan negatief) en het belang voor eigen leven is laag.

Deze maatregel scoort een 3,2 op *geneigdheid tot gedragsverandering*, wat iets hoger is dan neutraal (3,0), maar lager dan gemiddeld⁴². Dit betekent dat meer mensen denken het gewenste gedrag (dat mensen meer thuis gaan werken) wel te gaan doen dan mensen die denken dat ze dit niet gaan doen.

Scores voor maatregel “Thuiswerkvergoeding”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



4.9.2 Houding

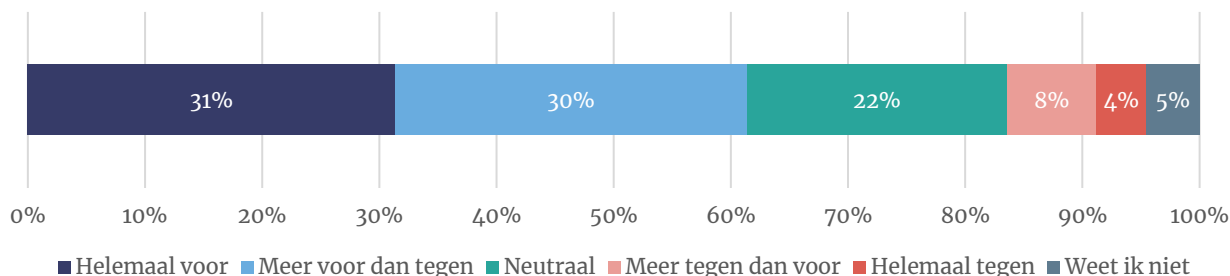
De determinant ‘houding’ bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

⁴² Zie ook hoofdstuk 9 met alle scores per draagvlakaspect.

Steun

Een op de drie Nederlanders (31%) is helemaal voor de maatregel. Een bijna even groot deel (30%) is meer voor dan tegen waardoor een ruime meerderheid (61%) voor de maatregel is. Twaalf procent is tegen.

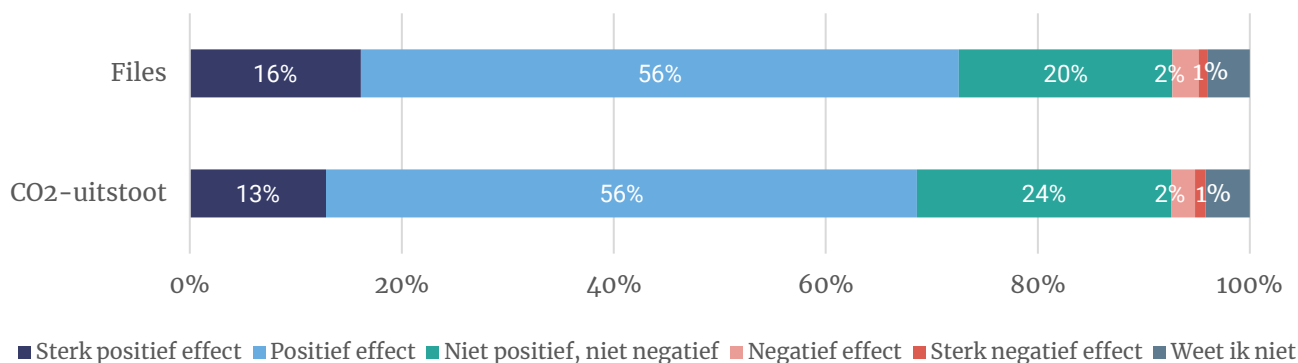
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de problemen: files en CO₂-uitstoot. Zowel voor de files (72%) als de CO₂-uitstoot (69%) geldt dat een ruime meerderheid denkt dat een thuiswerkvergoeding een (sterk) positief effect zal hebben op deze problemen. Ongeveer een op de vijf (20% en 24%) verwachten geen effect op beide problemen. Weinigen (3%) verwachten negatieve effecten.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten) Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)

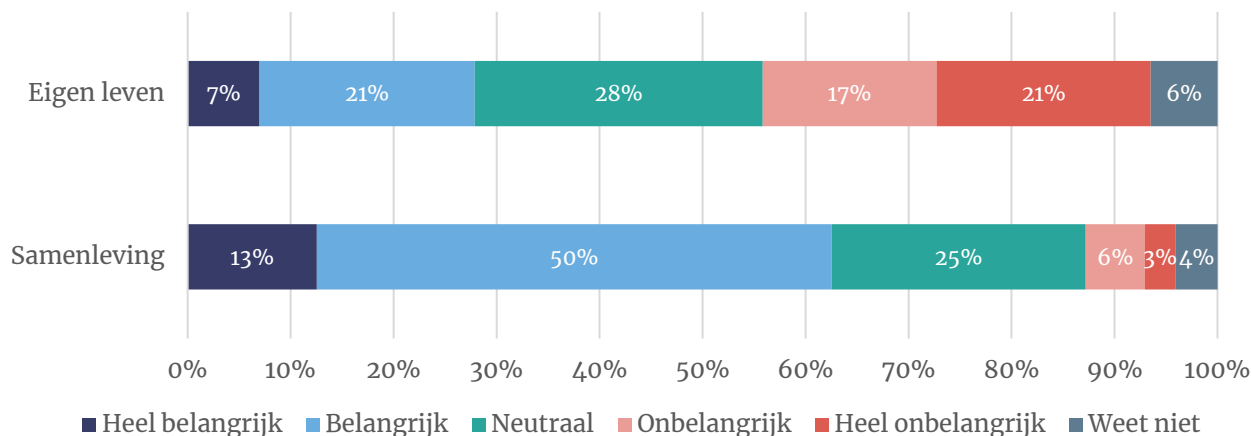


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Drie op de tien (28%) vinden het belangrijk voor hun eigen leven dat deze maatregel wordt ingevoerd. Een groter deel (38%) vindt het onbelangrijk.

Nederlanders schatten het belang voor de samenleving groter in: zes op tien Nederlanders (63%) vinden de maatregel belangrijk voor de samenleving (63% belangrijk, 9% onbelangrijk).

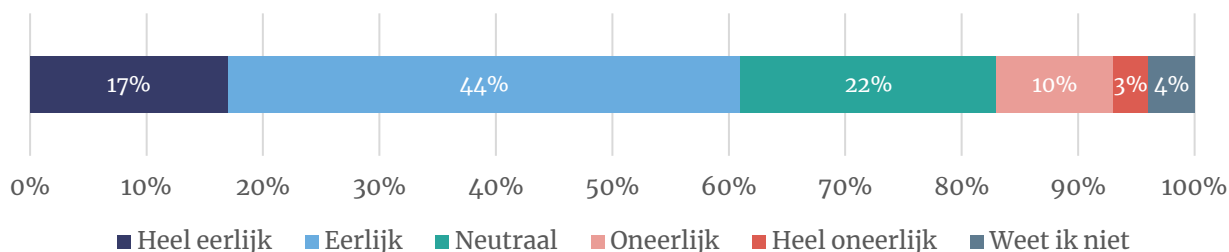
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)



Eerlijkheid

Bijna twee derde (61%) vindt de maatregel (heel) eerlijk. Dertien procent vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

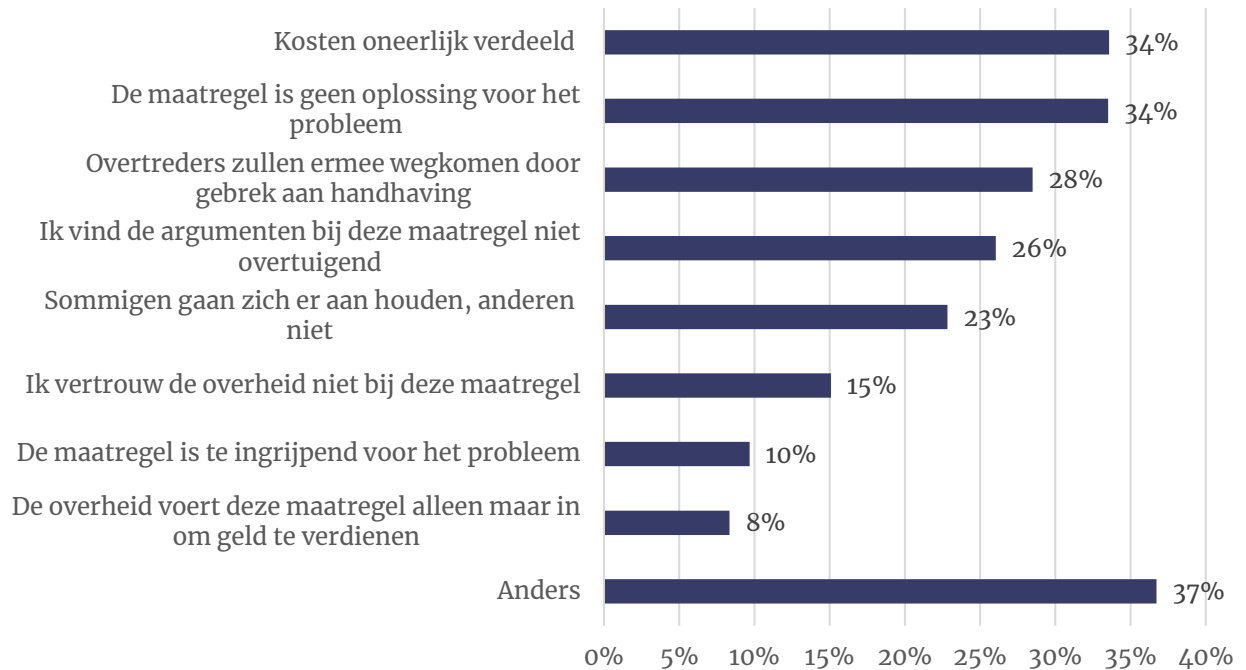
In hoeverre zou u deze maatregel eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Een derde (34%) geeft aan dat de kosten oneerlijk verdeeld zijn of dat de maatregel geen oplossing is voor het probleem.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

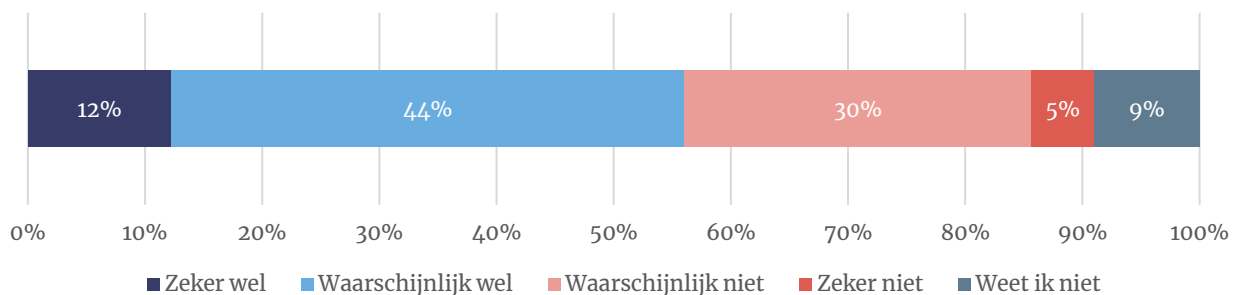
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n =120)



Uitvoerbaarheid

Een meerderheid (56%) denkt dat het de overheid waarschijnlijk (44%) of zeker wel (12%) gaat lukken om de deze maatregel in te voeren en te handhaven. Een derde (35%) denkt van niet.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een thuiswerkvergoeding in te voeren en/of hand te haven – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Drie argumentatielijnen komen hierbij duidelijk naar voren.

Werkgever wil niet betalen

“Als de werkgever dat moet betalen, zal het veel te duur voor ze worden.”



“Omdat dit in de CAO geregeld moet worden.”

Oneerlijk voor degenen die niet thuis kunnen werken

“[...] Niet geschikt voor alle banen, bijv verpleegster, waardoor oneerlijkheid.”

“[...] Wat geven we mensen die niet kunnen thuiswerken al zouden ze het graag willen”

Verwachting dat regering tegen is

“De overheid staat nooit voorop om maatregelen te treffen waar een kostenplaatje aan vast zit!”

“Deze regering heeft teveel belang bij de private sector...”

“Veel weerstand van verschillende partijen”



4.9.3 Steun naar kenmerken

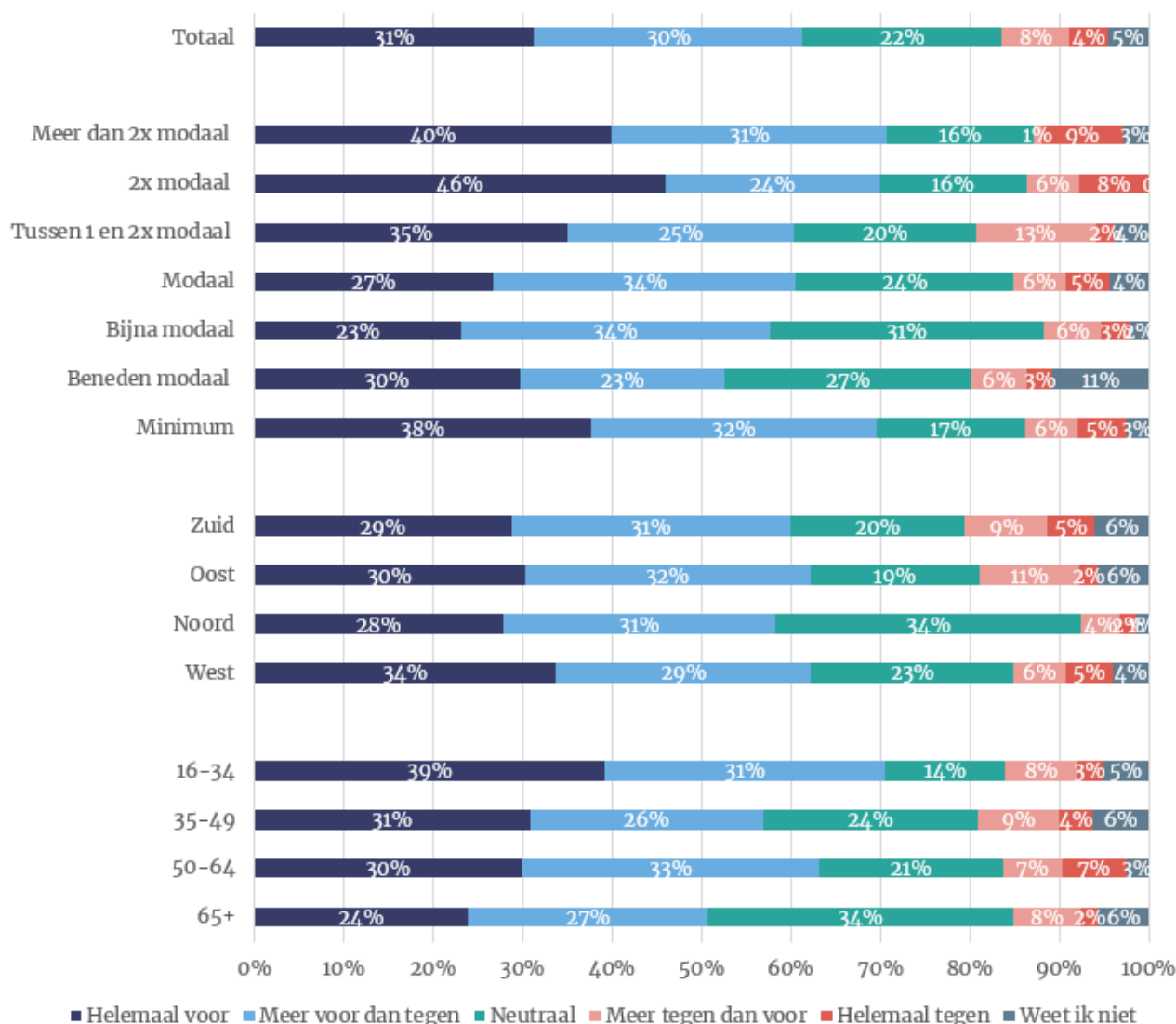
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken

Een verplichte thuiswerkvergoeding geniet het meeste steun onder de twee hoogste inkomensgroepen (meer dan 2x modaal 71% voor, 2x modaal 70% voor) en de laagste inkomensgroep (minimum, 70% voor). Daarentegen zien we ook dat de twee hoogste inkomensgroepen vaker helemaal tegen (8 à 9%) de maatregel zijn dan gemiddeld (4%).

Naar regio zien we geen verschillen. Jongeren zijn groter voorstander van de vergoeding dan anderen. Van de 16 tot 34-jarigen zijn bijna vier op tien (39%) helemaal voor de maatregel. Onder 65-plussers betreft dit slechts een kwart (24%).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)

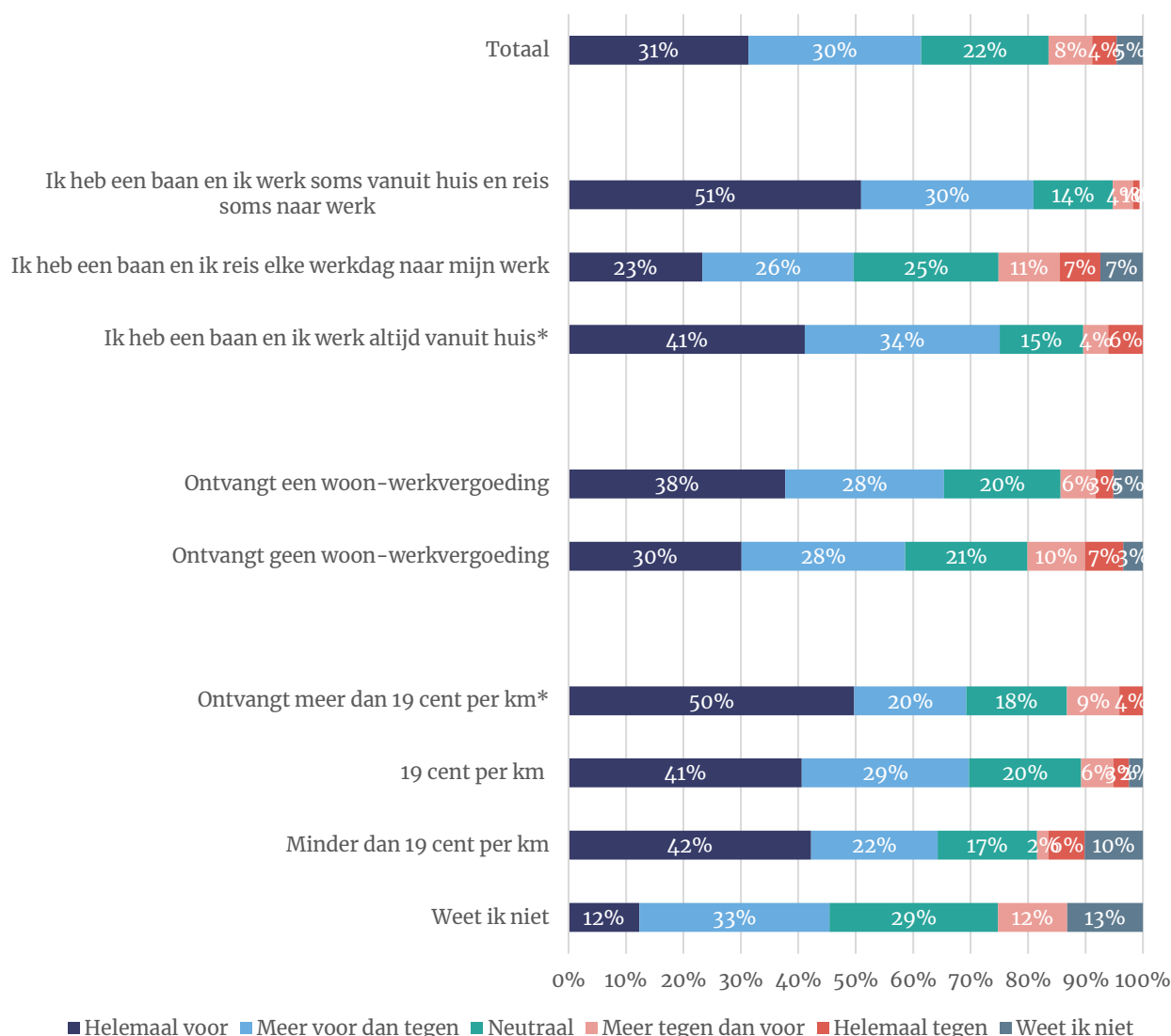


Steun naar huidig gedrag

Nederlanders die soms vanuit huis werken zijn over het algemeen groot voorstander van een verplichte vergoeding. De helft (51%) is helemaal voor, terwijl drie op tien (30%) meer voor dan tegen zijn. Nederlanders die altijd naar werk reizen zijn ook per saldo positief. Van deze groep is 49 procent helemaal voor of meer voor dan tegen, tegenover 18% helemaal tegen of meer tegen dan voor.

Nederlanders die een woonwerkvergoeding ontvangen zijn wat vaker helemaal voor (38%) dan gemiddeld (31%). Opvallend is dat mensen die niet weten hoe veel woon-werkvergoeding zij ontvangen een stuk minder vaak voor een verplichte thuiswerkvergoeding zijn, dan mensen die dit wel weten.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)⁴³



⁴³ Percentages voor de groepen “ik heb een baan en werk altijd vanuit huis” (n=23) en “ontvangt meer dan 19 cent per kilometer” (n=13) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen



4.9.4 Verwacht gedrag

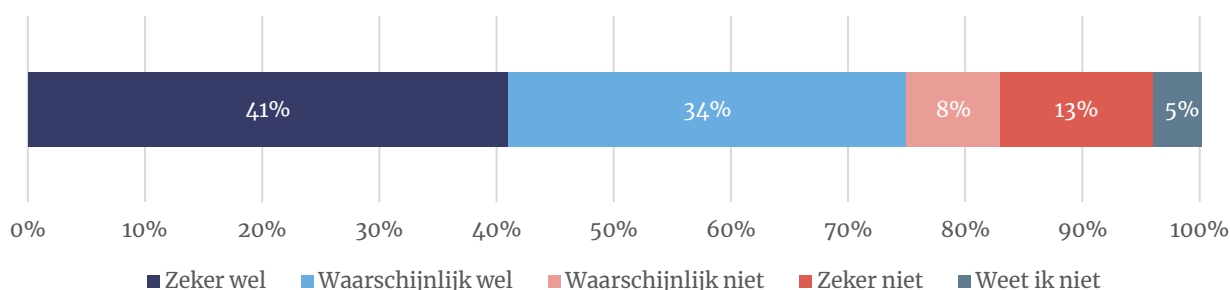
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je bij je werkgever een thuiswerkvergoeding aanvraagt voor het aantal dagen per week dat je thuiswerkt. De overgrote meerderheid (75%) is van plan gebruik te maken van de vergoeding. Vier op tien (41%) zeggen dit zeker te gaan doen. Een op de vijf (21%) zegt zich (waarschijnlijk) niet aan de maatregel te gaan houden.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je bij je werkgever een thuiswerkvergoeding aanvraagt voor het aantal dagen per week dat je thuiswerkt.” Basis: allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=489)

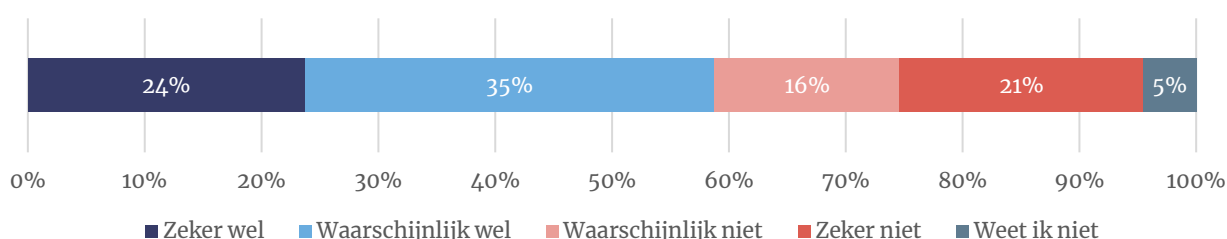


Geneigdheid tot gedragsverandering

Van degenen op wie de maatregel van toepassing is, geven zes op de tien (59%) aan vaker thuis te gaan werken als daar een thuiswerkvergoeding tegenover staat. 24 procent zegt dit ‘zeker’ te gaan doen; de categorie ‘zeker wel’ geeft doorgaans een goede indicatie van te verwachten gedrag. Meer dan een derde (37%) geeft aan dit (waarschijnlijk) niet te gaan doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen meer thuis gaan werken. Basis: allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=489)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen meer thuis gaan werken.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.



Thuiswerkvergoeding aftrekbaar maken van belasting

“Aantrekkelijker maken van thuiswerken door betere vergoeding en aanschaf van materiaal goedkoper maken (bijv. aftrekbaar net zoals voor bedrijven)”

“Belastingvrij dit bedrag mogen uitkeren en rekening houden met alle kostenposten van thuis werken. Niet benadeeld worden voor thuiswerken vanuit de werkgever”

Bedrijven aanzetten om thuiswerken te stimuleren

“Bedrijven aanmoedigen het thuiswerken toe te laten.”

“Goede vergoeding en bedrijven hierin steunen”

Werknemer informeren over de voordelen

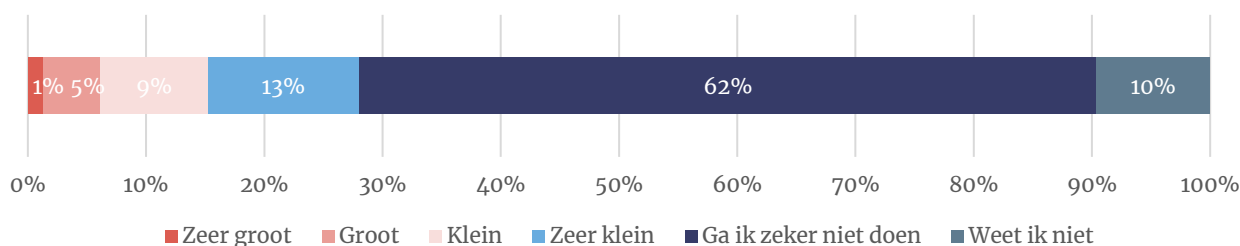
“Campagne met de voordelen van thuiswerken. Zoals niet in de file hoeven te staan, minder afschrijvingskosten auto. Voor de kinderen kunnen verzorgen.”



Neiging tot verzet

Zes procent van de Nederlanders schat de kans groot tot zeer groot in dat zij in verzet zullen komen tegen deze maatregel als de overheid concrete plannen presenteert de maatregel in te voeren. Ook hier geldt: de categorie 'zeker wel' (1%) geeft een redelijke indicatie van te verwachten gedrag. Bijna niemand zal zich tegen de maatregel verzetten.

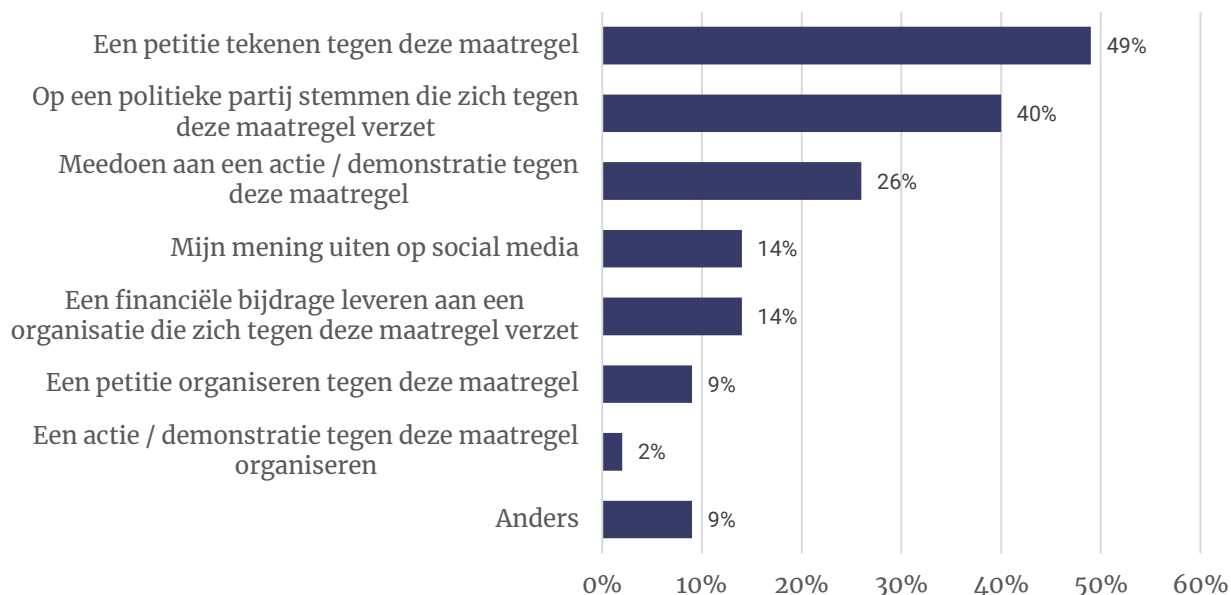
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregel als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis: steekproef alle Nederlanders (n=949)



De meerderheid van de Nederlanders die de kans groot of zeer groot inschatten in verzet te zullen komen tegen de maatregel zegt een petitie te gaan tekenen (49%) of op een politieke partij te gaan stemmen die zich verzet tegen de maatregel (40%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=53)



4.9.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

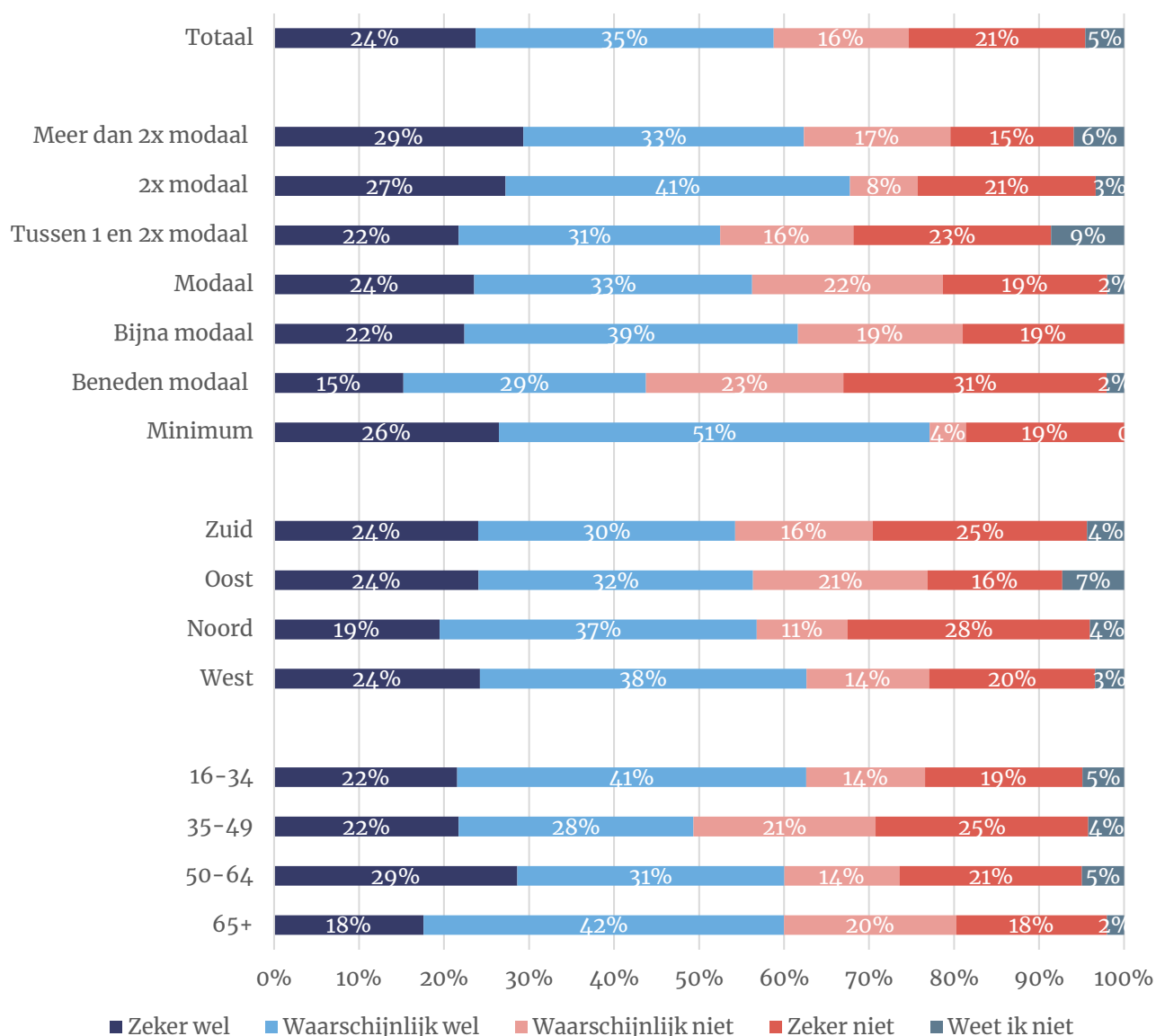
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

De overheid hoopt dat Nederlanders meer vanuit huis gaan werken. Werknemers met een minimuminkomen lijken hier het vaakst toe bereid. Ruim een kwart (26%) gaat dit zeker doen, terwijl 51 procent zegt dit waarschijnlijk te gaan doen. Nederlanders die dit zeker niet gaan doen verdienen vaak beneden modaal (31% van deze groep gaat zeker niet vaker vanuit huis werken). Per regio treden geen verschillen op. Nederlanders tussen de 50 en 64 jaar zijn iets vaker tot het gewenste gedrag geneigd (29% zeker wel tegenover 24% gemiddeld).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen meer thuis gaan werken. Basis: allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=489)



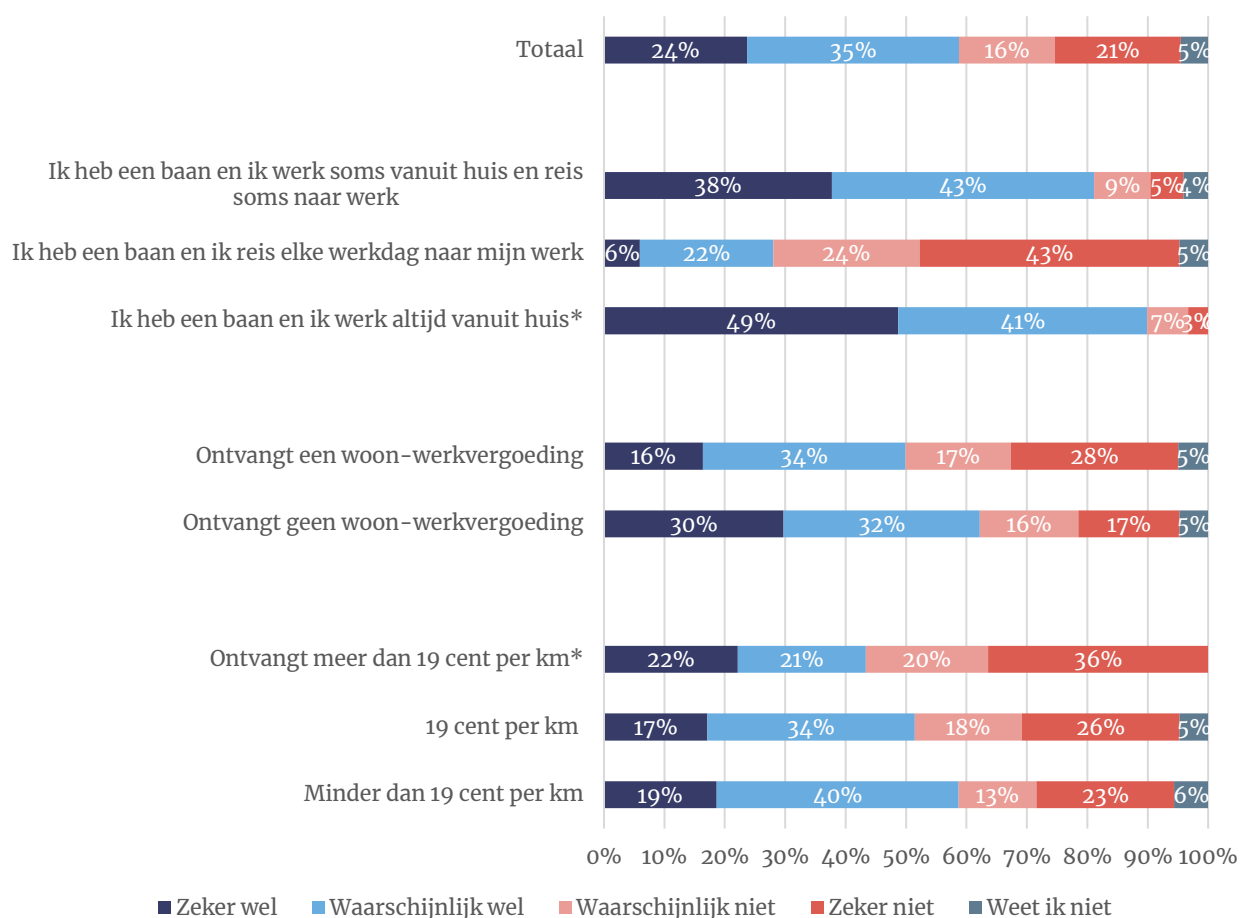
Huidig gedrag

Bijna vier op de tien (38%) Nederlanders die soms vanuit huis werken zijn ‘zeker’ van plan dit vaker te gaan als de verplichte thuiswerkvergoeding wordt ingevoerd. Slechts een op twintig (5%) geeft aan dit zeker niet te gaan doen. Mensen die nu elke dag naar werk reizen zijn veel minder enthousiast. Ruim vier op tien (43%) zeggen zeker niet vaker vanuit huis te gaan werken, terwijl slechts 6 procent dit zeker wel van plan is.

Drie op de tien (30%) Nederlanders die nu geen woon-werkvergoeding ontvangen zijn zeker van plan vaker vanuit huis te gaan werken als de thuiswerkvergoeding verplicht wordt. Onder Nederlanders die wel een woonwerkvergoeding krijgen betreft dit 16 procent.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen meer thuis gaan werken. Basis: allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=489)⁴⁴



⁴⁴ Percentages voor de groep “ontvangt meer dan 19 cent per kilometer” is indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen (n=13)



4.9.6 Naleving naar kenmerken

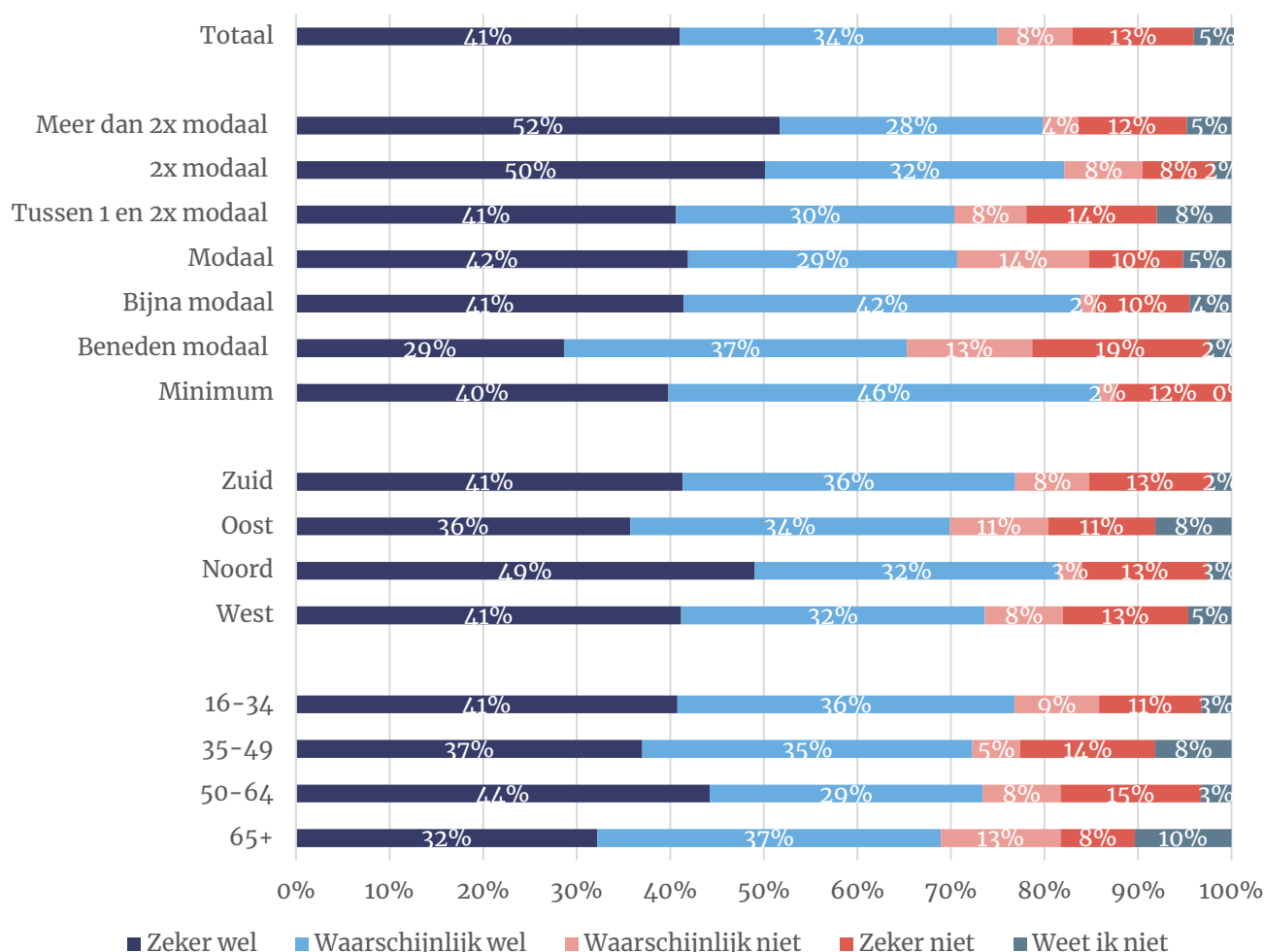
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Nederlanders met een hoog inkomen (meer dan 2x modaal, 52% zeker wel) zijn vaker geneigd een thuiswerkvergoeding aan te vragen als deze verplicht wordt gesteld dan Nederlanders met een laag inkomen (beneden modaal, 29% zeker wel). In Noord-Nederland is men opvallend vaker van plan gebruik te maken van de maatregel dan in de overige windstroken (49% zeker wel tegenover 41% gemiddeld). 65-plussers zijn minder vaak geneigd gebruik te maken van de maatregel dan jongere Nederlanders.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met "gebruik maken van de maatregel" wordt bedoeld dat je bij je werkgever een thuiswerkvergoeding aanvraagt voor het aantal dagen per week dat je thuiswerkt." Basis: allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=489)

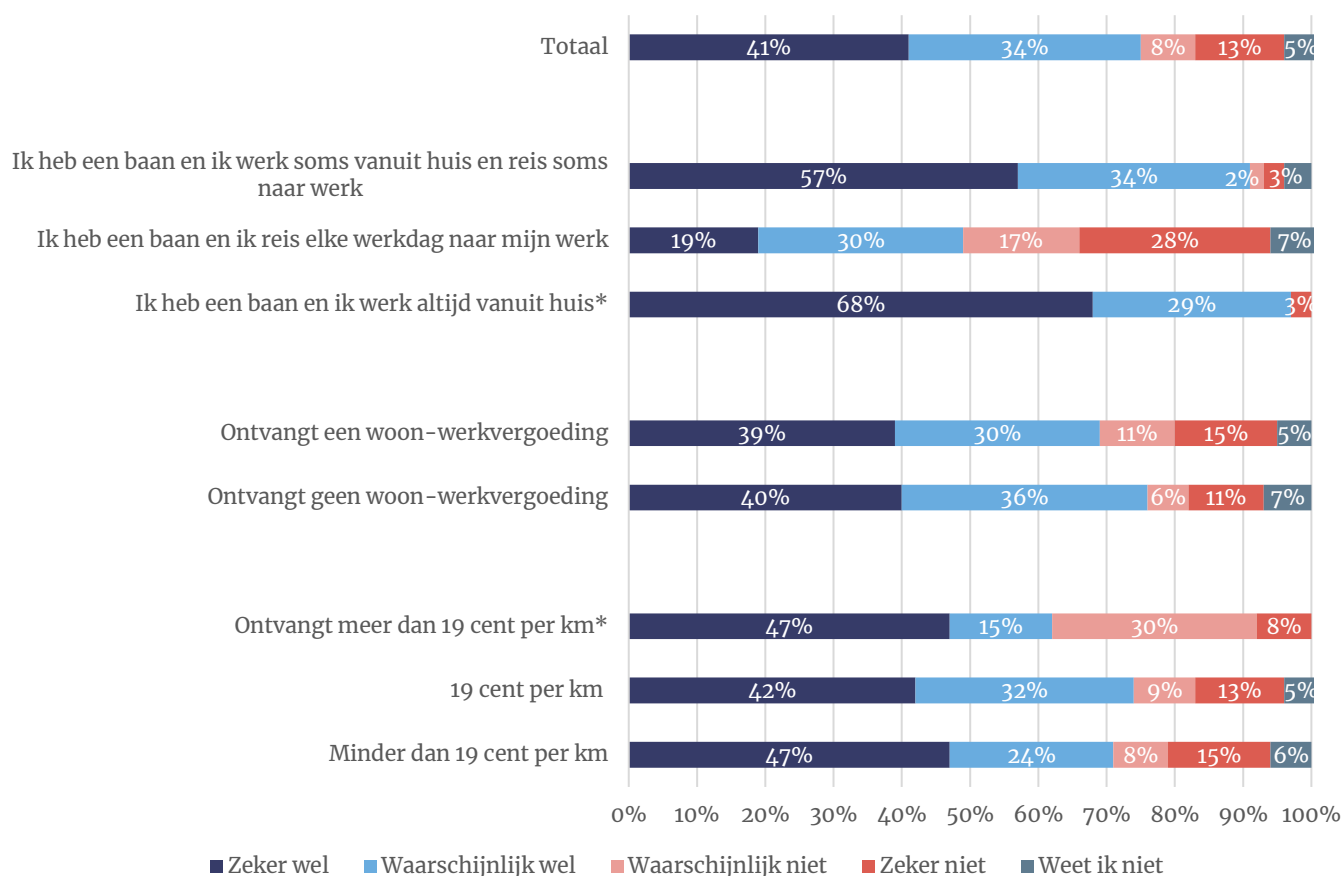


Huidig gedrag

Nederlanders die soms vanuit huis werken zijn grotendeels van plan een thuiswerkvergoeding aan te vragen bij hun werkgever als deze verplicht wordt gesteld. Meer dan de helft (57%) gaat dit zeker doen. Onder Nederlanders die elke dag naar werk afreizen betreft dit slechts een op vijf (19%). Meer dan een kwart van deze groep (28%) gaat de vergoeding zeker niet aanvragen. Nederlanders die altijd vanuit huis werken (indicatief percentage, n=23) zijn van plan de vergoeding aan te vragen (68% zeker, 29% waarschijnlijk).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

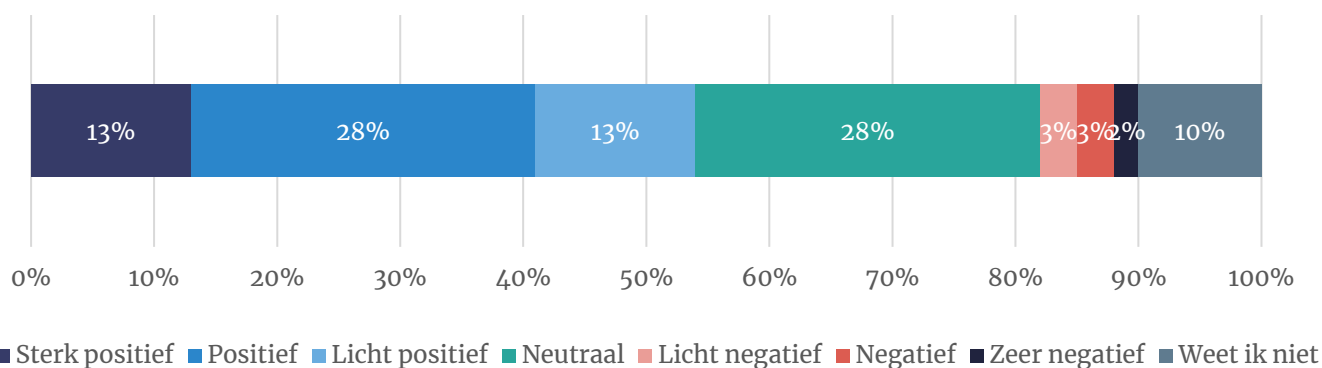
Met "gebruik maken van de maatregel" wordt bedoeld dat je bij je werkgever een thuiswerkvergoeding aanvraagt voor het aantal dagen per week dat je thuiswerkt." Basis: allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=489)



4.9.7 Persoonlijke relevantie

De meerderheid van de Nederlanders (54%) verwacht een positieve invloed van de thuiswerkvergoeding op hun eigen leven. Acht procent verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=949)



4.9.8 Betrokkenheid

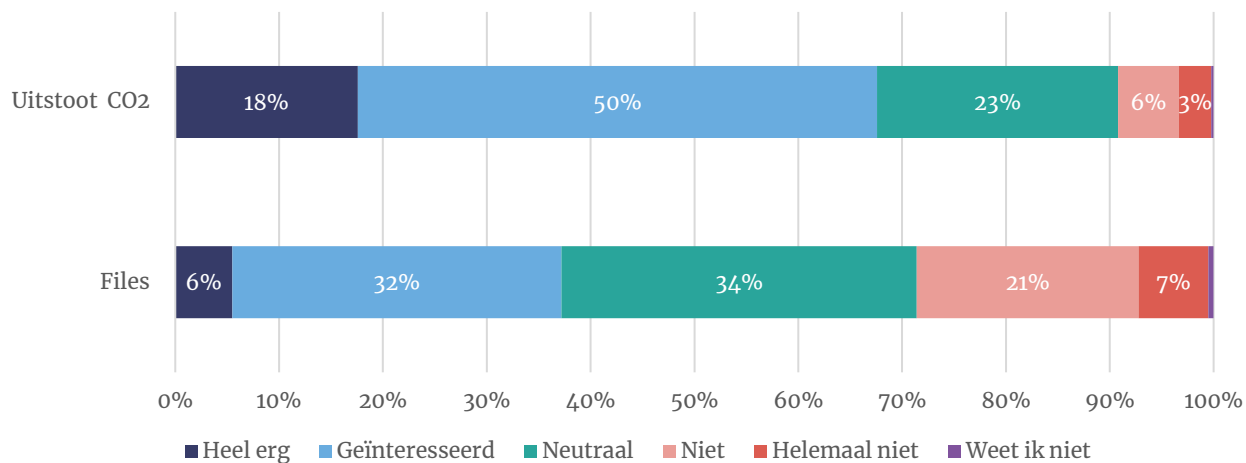
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "thuiswerkvergoeding" is bedoeld om uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen te reduceren en het aantal files te verminderen.

Interesse

De interesse voor het reduceren van CO₂-uitstoot is groter dan de interesse voor het verminderen van files. Een meerderheid is geïnteresseerd in het eerst genoemde en een derde van de Nederlanders in het verminderen van de files.

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = alle Nederlanders (n Files= 3.277, n Uitstoot CO₂= 5.326)

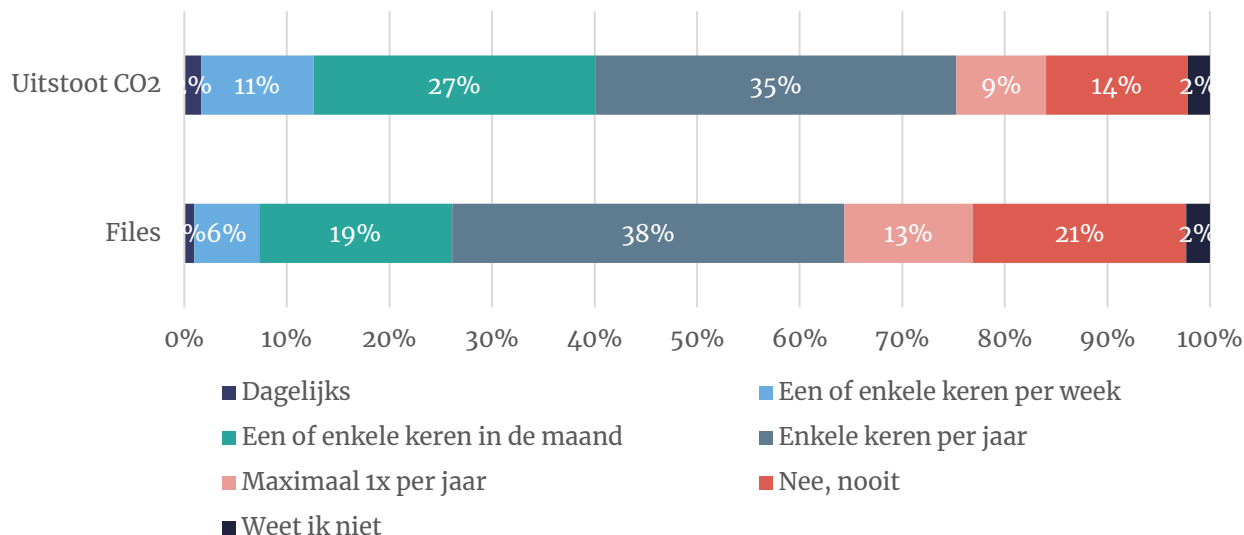


Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Voor files geldt dat door 26 procent maandelijks hierover wordt gesproken.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

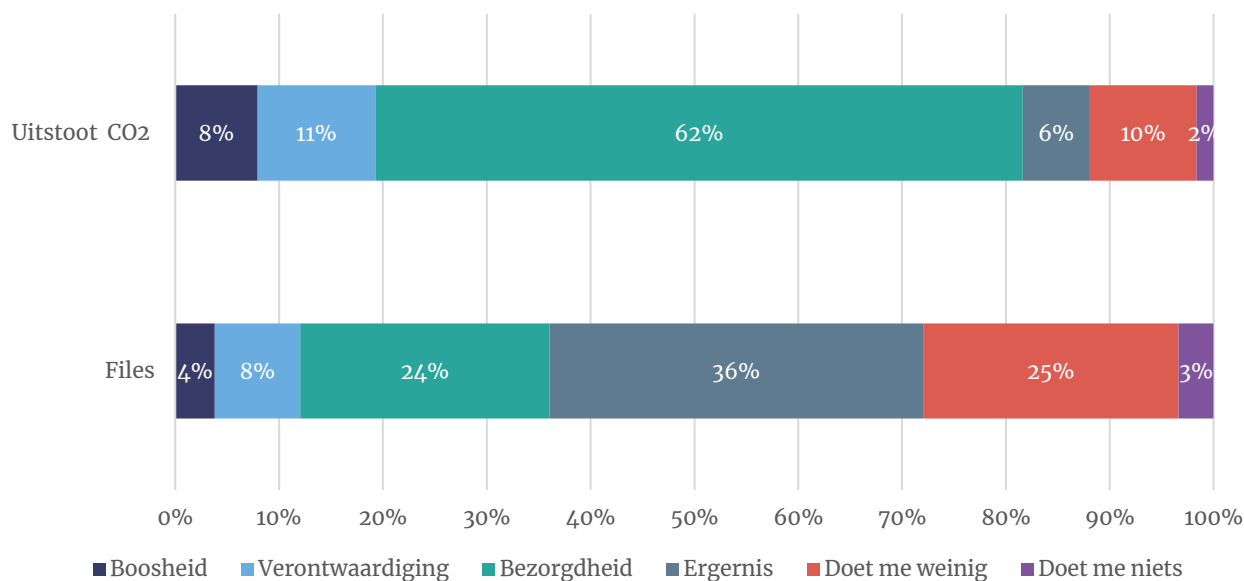
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = alle Nederlanders (n Files= 3.277, n Uitstoot CO2= 5.326)



Emotie

CO2-uitstoot (62%) roept vooral bezorgdheid op. Files roepen vooral ergernis (36%) op en in mindere mate bezorgdheid (24%). Een kwart (25%) doet het weinig, 3 procent doet het zelfs niets.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = alle Nederlanders (n Files= 3.277, n Uitstoot CO2= 5.326)

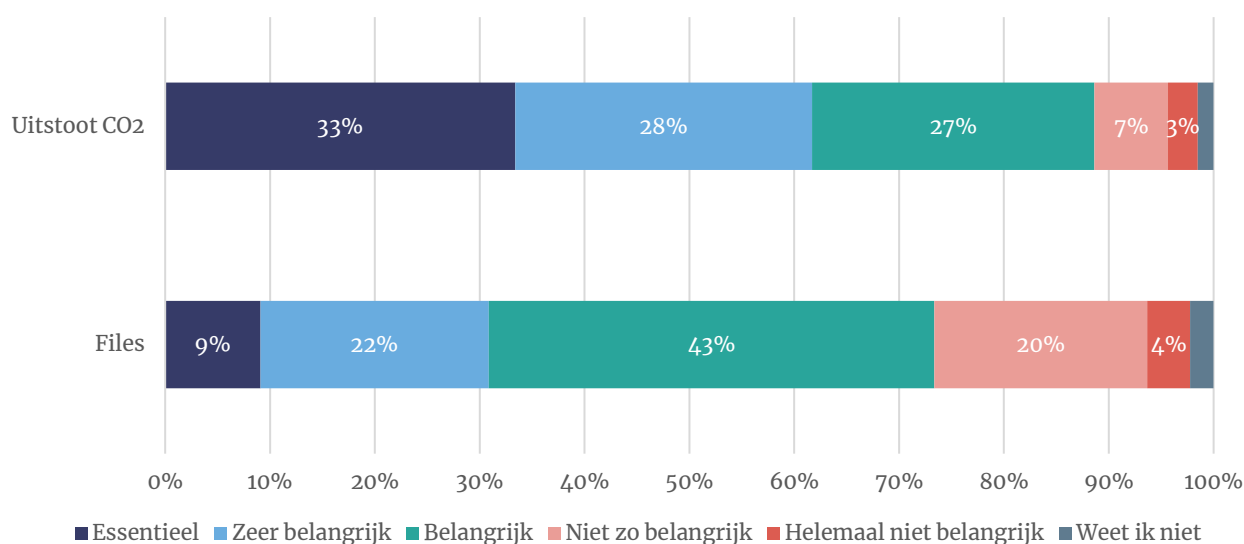


Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van de problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’⁴⁵. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als urgenter dan het aanpakken van files. Een op drie (33%) vindt het ‘essentieel’ om uitstoot nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’. Het aanpakken van de files wordt wel ‘belangrijk’ (43%) gevonden, maar niet zo vaak ‘essentieel’ (9%) of ‘zeer belangrijk’ (22%). Een kwart (24%) vindt het aanpakken van de files niet zo of helemaal niet belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = alle Nederlanders (n Files= 3.277, n Uitstoot CO₂= 5.326)



⁴⁵ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.10 Slooppremie

Deze paragraaf gaat in op de maatregel slooppremie. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Slooppremie voor bestaande auto bij aanschaf of lease van een elektrische auto

“Als mensen een elektrische auto aanschaffen of leasen, dan verkopen ze hun oude auto nu meestal tweedehands. Daardoor komen oudere, vaak vervuilende benzine- of dieselauto’s weer op de weg.

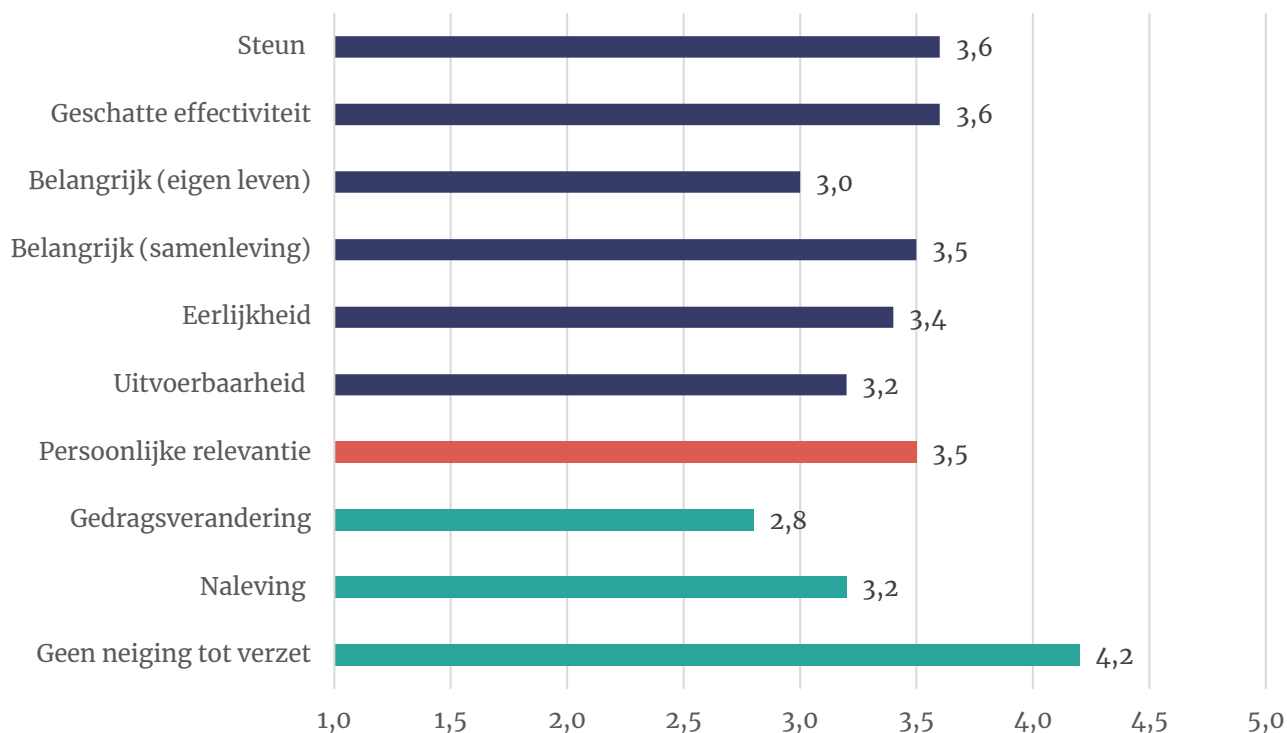
Om natuur en milieu te beschermen, wil de overheid de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen door het verkeer terugdringen. Een idee hiervoor is dat mensen bovenop de subsidie voor de elektrische auto een extra premie kunnen krijgen, als ze hun oude auto laten slopen. Die slooppremie is hoger dan de inruilwaarde van de auto, zodat het aantrekkelijk is om aan deze sloopregeling mee te doen.”

4.10.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. De maatregel scoort laag op intentie tot gedragsverandering. Dit betekent dat er meer mensen zijn die niet van plan zijn het gewenste gedrag uit te voeren (met “gewenst gedrag” wordt bedoeld dat mensen besluiten om een elektrische auto te gaan aanschaffen of leasen) dan mensen die dit wel van plan zijn.

Scores voor maatregel “Slooppremie voor bestaande auto bij aanschaf of lease van een elektrische auto”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



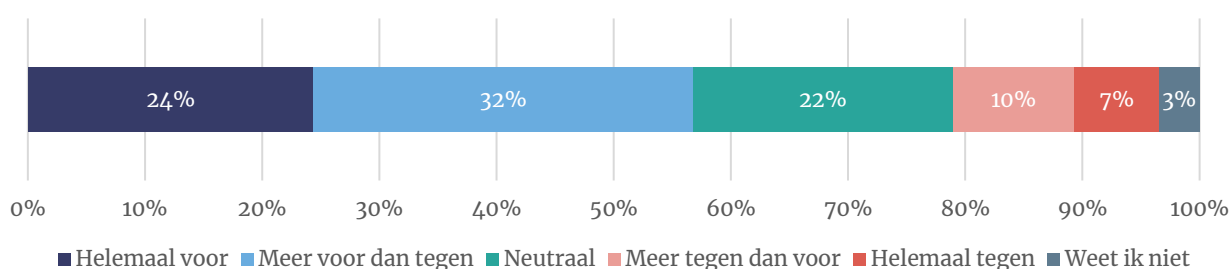
4.10.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn positief over het invoeren van een slooppremie voor gebruikte auto's bij aanschaf of lease van een elektrische auto. Een kwart (24%) is helemaal voor de maatregel, nog eens drie op de tien (32%) zijn meer voor dan tegen. Slechts zeven procent is helemaal tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=983)

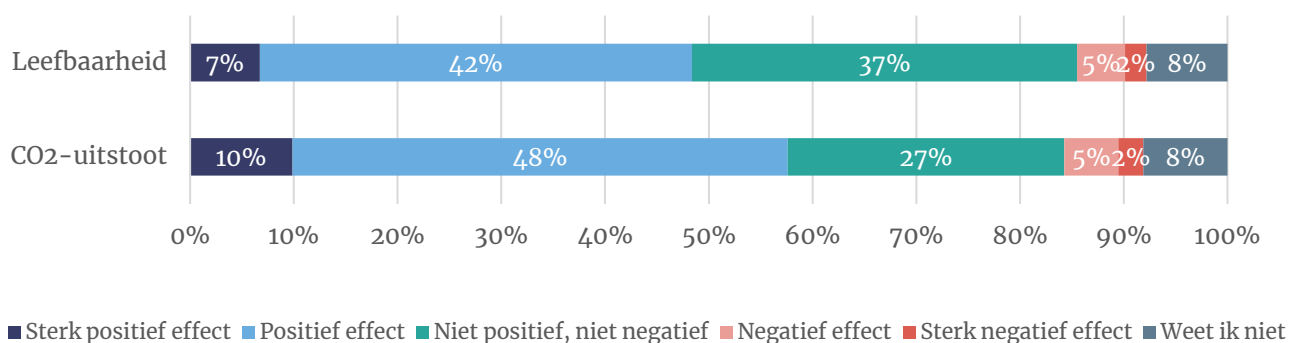


Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het leefbaarder maken van de bebouwde omgeving en het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Bijna de helft (49%) denkt dat de slooppremie een positieve invloed zal hebben op het eerste probleem. Ruim meer dan het deel dat een negatief effect verwacht: zeven procent.

Zeven procent denkt dat de slooppremie een negatief effect zal hebben op de uitstoot van CO₂. Meer dan de helft (58%) verwacht een positief effect.

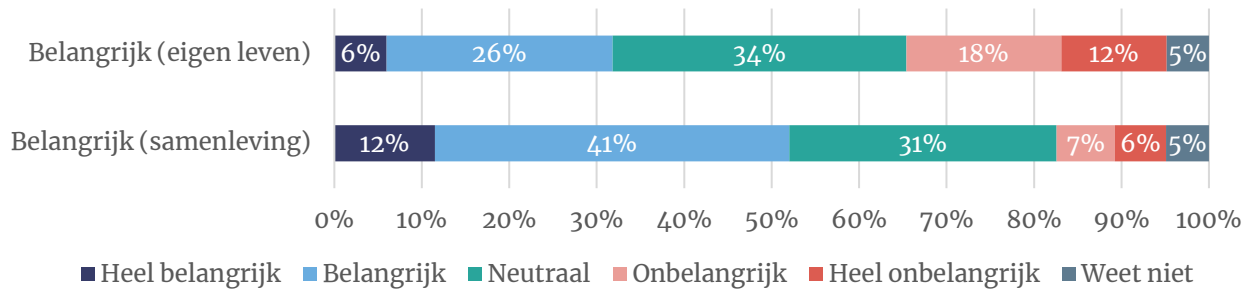
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=983)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Een derde (32%) vindt een slooppremie (heel) belangrijk voor hun eigen leven. Bijna net zoveel (30%) vinden de maatregel (heel) onbelangrijk. De meerderheid (53%) vindt de maatregel belangrijk voor de samenleving. Slechts 13 procent vindt het onbelangrijk.

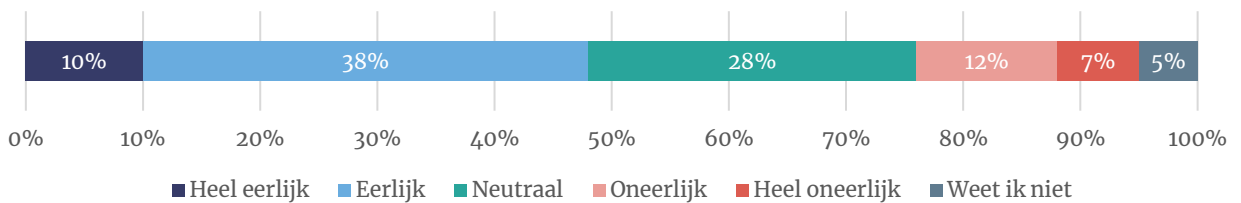
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=938)



Eerlijkheid

Bijna de helft van de Nederlanders (48%) vindt de maatregel (heel) eerlijk. Een op vijf (19%) vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=938)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Ruim vier op de tien vinden de maatregel geen oplossing voor het probleem (uitstoot CO2 en leefbaarheid bebouwde omgeving) of vinden dat de kosten oneerlijk worden verdeeld. Drie op de tien geven een andere reden. In een toelichting hierop is de meest gehoorde kritiek dat de meesten, ook met een slooppremie, geen elektrische auto kunnen betalen.



Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

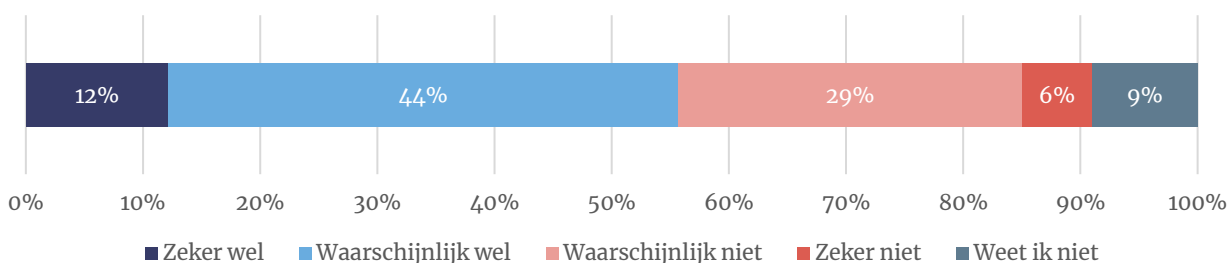
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n=182)



Uitvoerbaarheid

Twaalf procent denkt dat het de overheid zeker zal lukken om de slooppremie in te voeren en te handhaven. Bijna de helft (44%) denkt dat het waarschijnlijk lukt. Een substantieel deel van de bevolking (35%) denkt dat het waarschijnlijk of zeker niet zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=938)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een minimum parkeertarief in binnensteden in te voeren – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Elektrische auto te duur voor bevolking

“De aanschaf van een elektrische auto is voor veel mensen te duur. Dus tegelijk met de premie zal ook de prijs voor elektr. auto's omlaag moeten en de mogelijkheden om te "tanken" omhoog.”

“Deze regeling komt met name ten goede voor mensen die zich een elektrische auto kunnen veroorloven.”

“Een elek. auto is nog heel duur, men zal daarom zou lang mogelijk in de benzine auto willen blijven rijden.”



“Pas als deze echt naar de sloop gaat, wordt de vraag opnieuw gesteld , evenals de betaalbaarheid van een elektrische.”

“Mensen met een lager inkomen gaan hier tegen protesteren, omdat het op dit moment nog niet betaalbaar is voor mensen met een laag inkomen elektrisch te rijden.”

Lobby

“De autolobby is wereldwijd te groot.”

“De fossiele brandstof lobby is te groot.”

“Sterke autolobby, deze zal zeker dwarsliggen zolang ouderwetse techniek nog te gelde gemaakt kan worden. Reparatie, onderhoud en andere winstgevende transacties.”

Maatregel te duur voor overheid

“Loopt financieel compleet uit de hand.”

“Te weinig financiële middelen om dit te verwezenlijken.”

“Dat kan niet bekostigd worden.”

4.10.3 Steun naar kenmerken

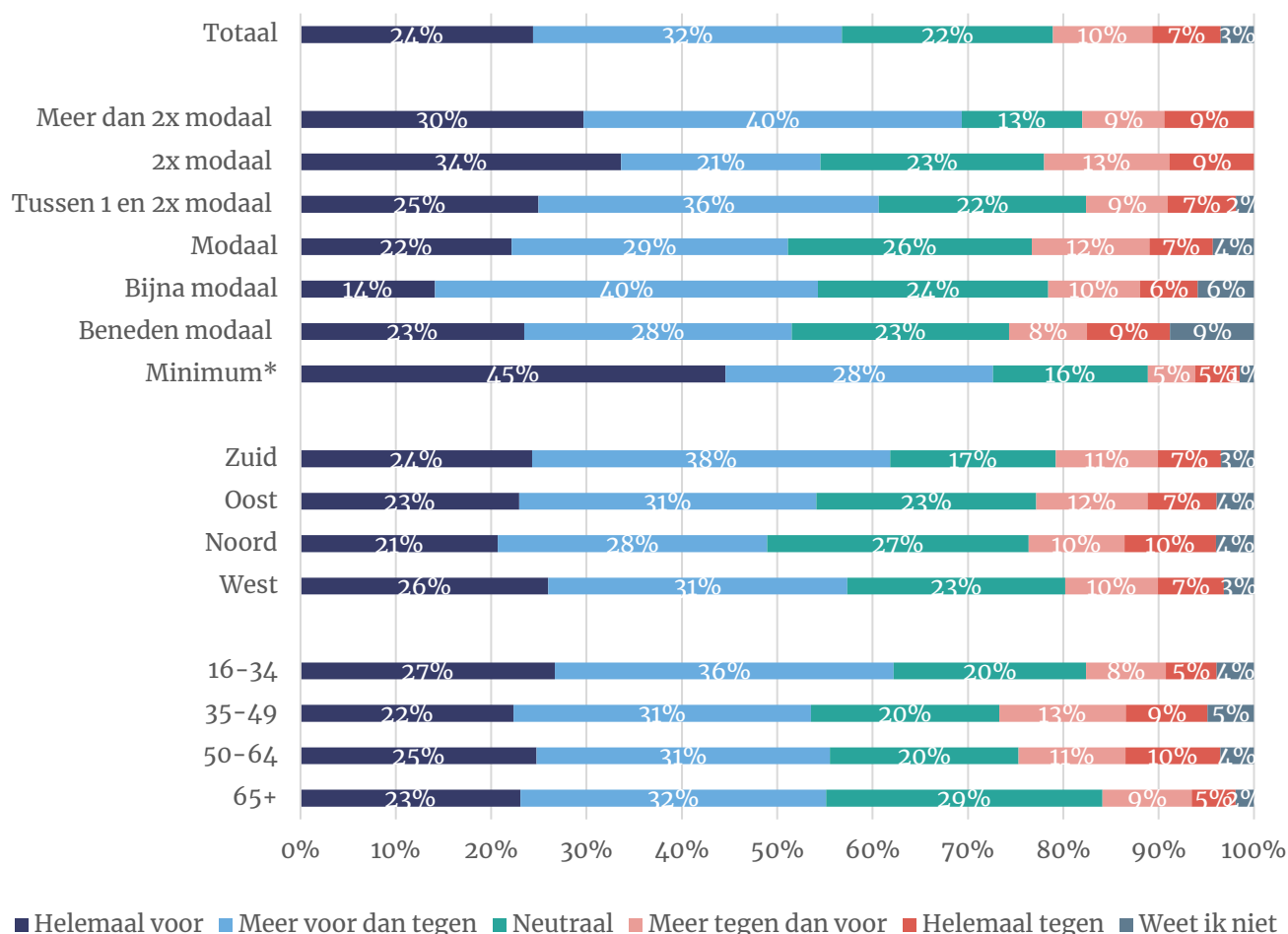
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Nederlanders met een hoog inkomen zijn gemiddeld genomen iets vaker voor de maatregel dan Nederlanders met een laag inkomen. Dit geldt echter niet voor de groep met een minimuminkomen. Bijna de helft van deze groep is helemaal voor de slooppremie. Ruim meer dan elke andere inkomensgroep. Hier moet bij worden vermeld dat deze uitkomst indicatief is vanwege het beperkte aantal waarnemingen (n=36).

Naar regio zien we geen verschillen optreden. Jongeren zijn vaker voor de maatregel (63%) dan gemiddeld (56%). Ruim een op vijf van de 35- tot 49-jarigen (22%) en 50-64-jarigen (21%) zijn (helemaal) tegen de maatregel. Dat is meer dan gemiddeld (17%).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=983)⁴⁶



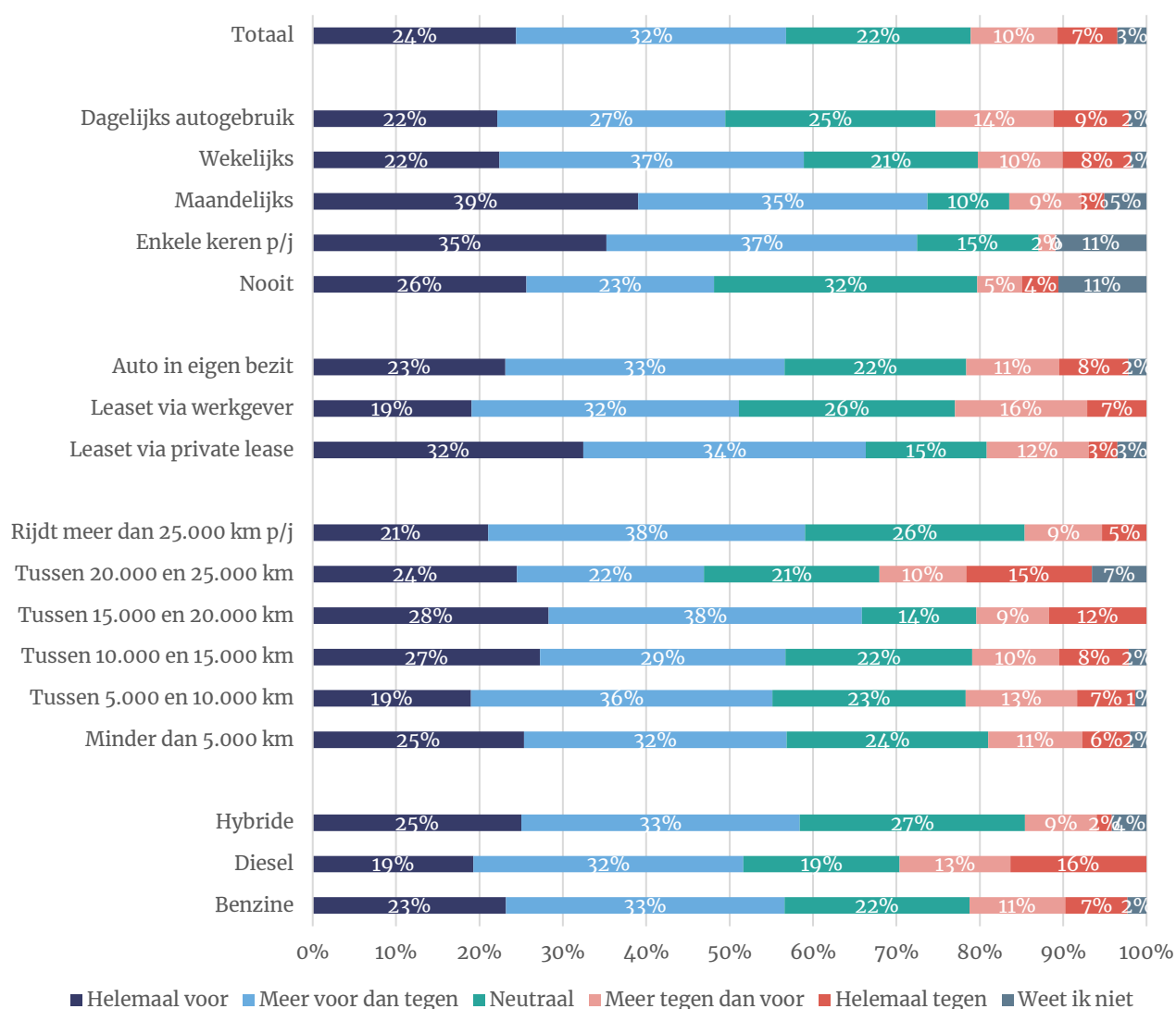
⁴⁶ De percentages van de groep met een minimuminkomen zijn indicatief vanwege het beperkte aantal waarnemingen (n=36)

Huidig gedrag

Hoe vaker iemand autorijdt, hoe kleiner de kans dat hij/zij voor de maatregel is. Van de dagelijkse autogebruikers is 22 procent helemaal voor de maatregel, nog eens 27 procent is meer voor dan tegen. Nederlanders die maandelijks of enkele keren per jaar de auto gebruiken zijn in ruime meerderheid (62-64%) voor. Bijna vier op tien (35-39%) van deze groepen zijn zelfs helemaal voor.

Automobilisten die private leasen zijn vaker helemaal voor de maatregel dan autobezitters en mensen die leasen via werkgever. Er is geen verband tussen jaarlijks afgelegde kilometers en steun voor de maatregel. Automobilisten die nu rijden op diesel zijn sceptischer dan hybride- en benzinegebruikers.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=983)⁴⁷



⁴⁷ De percentages voor "private lease" (n=30) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.10.4 Verwacht gedrag

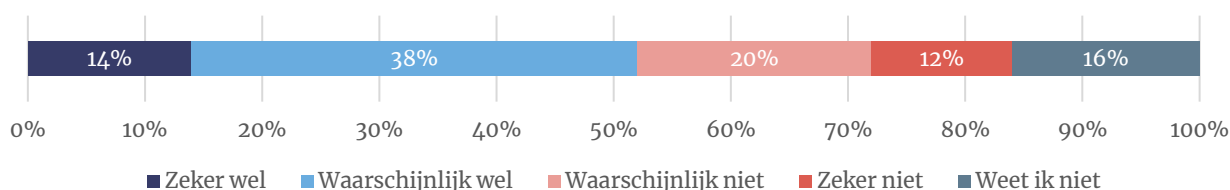
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Er zijn iets meer Nederlanders die zeggen zeker wel (14%) van de maatregel gebruik te gaan maken dan dat er mensen zijn die dit zeker niet (12%) zullen doen. Bijna vier op de tien (38%) denken zich waarschijnlijk wel aan de maatregel te gaan houden.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

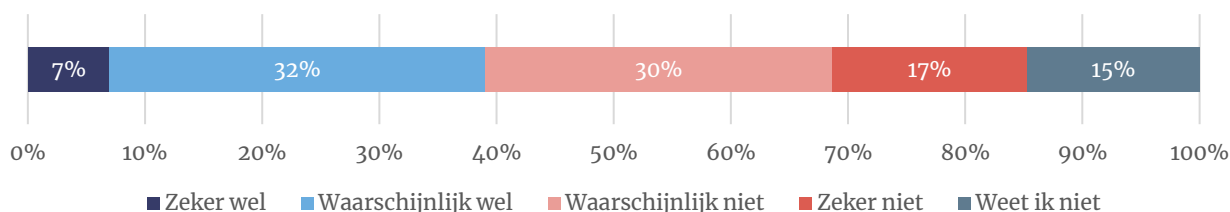
Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je de oude auto laat slopen, als je een elektrische auto aanschaft of leaset. Dan ontvang je naast de normale subsidie ook een slooppremie. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=805)



Geneigdheid tot gedragsverandering

De hoop is dat meer mensen n.a.v. de maatregel een elektrische auto gaan aanschaffen of huren. Zeven procent zegt dit zeker te gaan doen, een stuk meer mensen (17%) gaan dit zeker niet doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat meer mensen besluiten om een elektrische auto te gaan aanschaffen of leasen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=805)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat meer mensen besluiten om een elektrische auto te gaan aanschaffen of leasen.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Elektrisch rijden goedkoper maken

“De aanschaf van elektrische auto's betaalbaar en haalbaar maken voor mensen met een gemiddeld inkomen.”

“Alles doen om elektrisch auto betaalbaar (goedkoper dan benzine en diesel) te maken. Aanschaf van de auto en verder alleen de stroom en verzekering. Ook voor de vele mensen onder modaal moet het betaalbaar zijn.”

“Aanschaf belasting op nieuwe elektrische auto's volledig afschaffen. Daarnaast eerst zorgen dat de infrastructuur is geoptimaliseerd en meer inzetten op waterstof.”

De elektrische auto betaalbaar maken voor lage inkomens en niet de rijken subsidiëren!!! ik kan alleen maar oude tweedehands auto's betalen die ik KEIHARD nodig heb voor mijn werk OM TE OVERLEVEN!!! Uw gedroom over klimaat boeit me niets als ik niet eens normaal kan leven.”

“Aanschafprijs elektrische auto met goede “range” betaalbaar voor particulier.”

“Elektrisch rijden moet goedkoper gemaakt worden met de belofte dat dat ook zo blijft.”

Premie moet hoog genoeg zijn

“Aantrekkelijke vergoeding.”

“Slooppremie hoger dan inruilwaarde, zodat het loont om mee te doen.”

“Premie fors hoger maken dan de inruilwaarde. Meer mogelijkheden voor opladen elektrische auto, of prijs laadpaal ongeveer even hoog maken dan prijs eigen laadpaal. Hiermee kun je er voor zorgen dat mensen zonder eigen voorzieningen niet veel meer betalen dan villabewoners met eigen oprit.”

Betere infrastructuur voor elektrische auto's

“Betere infrastructuur wat betreft laadpalen.”

“Eerst zorgen voor voldoende oplaad mogelijkheden en zorgen dat je niet opnieuw duurder uit bent. Lonen stijgen niet maar de kosten worden steeds hoger. Het is bijna niet meer te doen.”

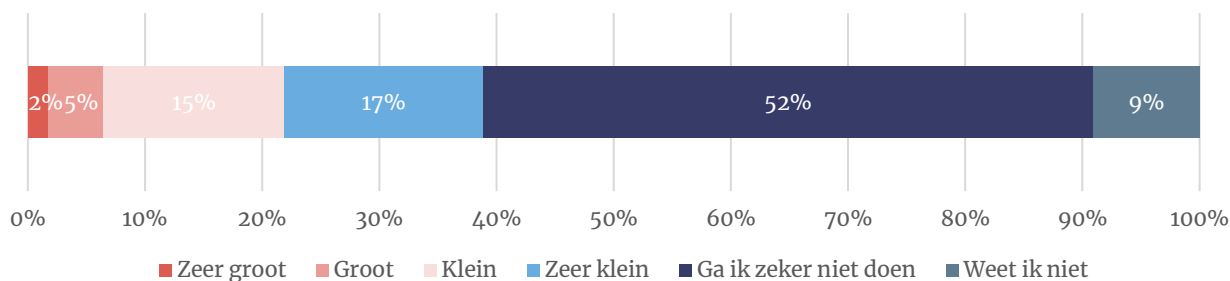
“Veel meer laadpalen plaatsen.”



Neiging tot verzet

Zeven procent van de Nederlanders schat de kans groot of zeer groot in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. Meer dan de helft (52%) gaat dit zeker niet doen.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=983)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Zes op tien (61%) zeggen op een politieke partij te gaan stemmen die zich tegen de maatregel verzet. Iets minder (54%) geven aan een petitie te zullen tekenen.

4.10.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

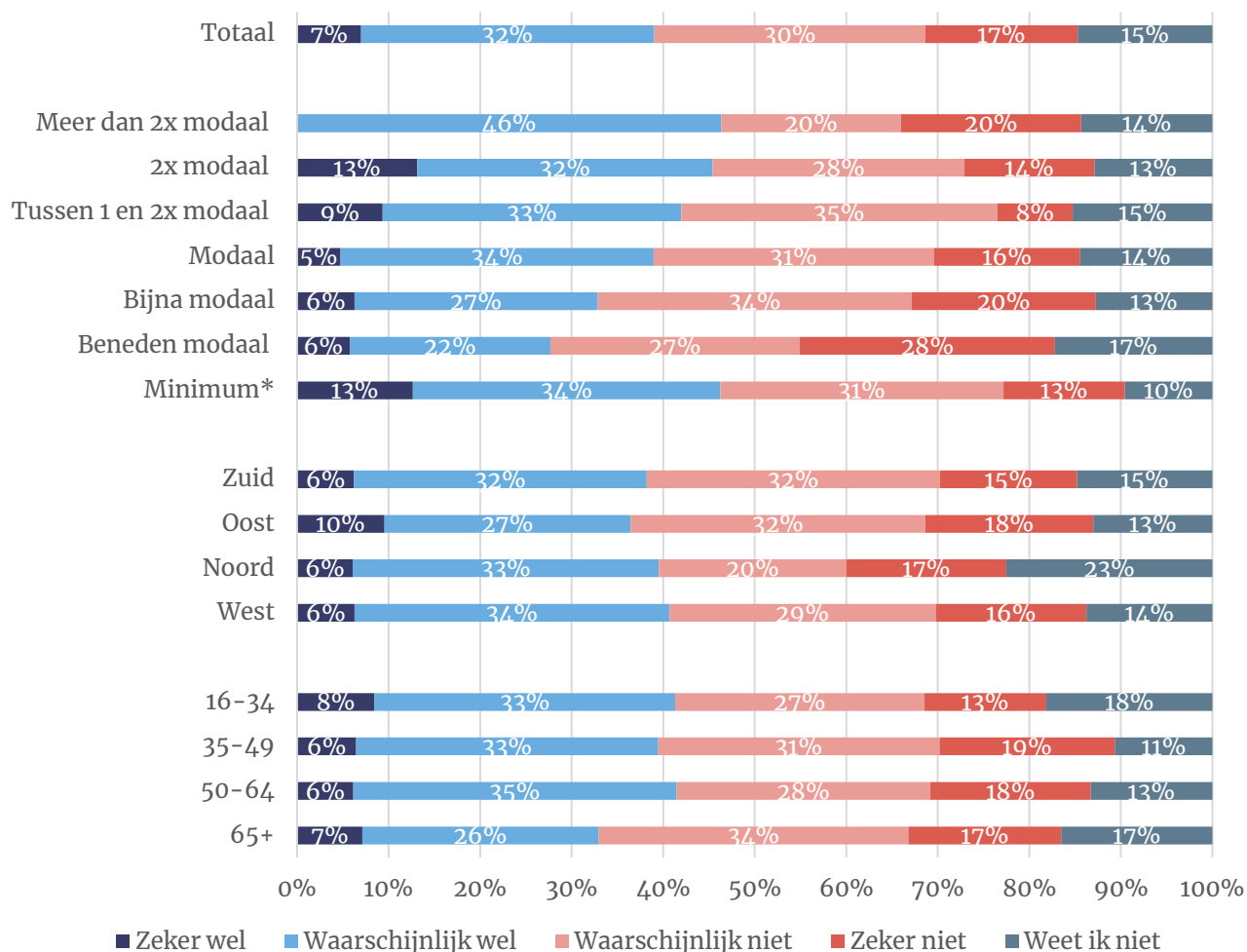
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens hun eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Nederlanders met een hoog inkomen zijn, niet geheel verrassend, vaker van plan een elektrische auto aan te schaffen of te leasen dan Nederlanders met een lager inkomen. Opnieuw geldt dat de groep met een minimuminkomen de uitzondering vormt op deze regel. Dertien procent van hen zegt zeker een elektrische auto aan te schaffen of te leasen. Dat is flink meer dan gemiddeld (7%). Door het lage aantal waarnemingen (n=36) is deze uitkomst echter indicatief.

Naar regio zien we geen verschillen. Ouderen zijn iets minder vaak geneigd tot het gewenste gedrag dan Nederlanders onder de 65.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat meer mensen besluiten om een elektrische auto te gaan aanschaffen of leasen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=805)⁴⁸



⁴⁸ De percentages van de groep met een minimuminkomen zijn indicatief vanwege het beperkte aantal waarnemingen (n=36)

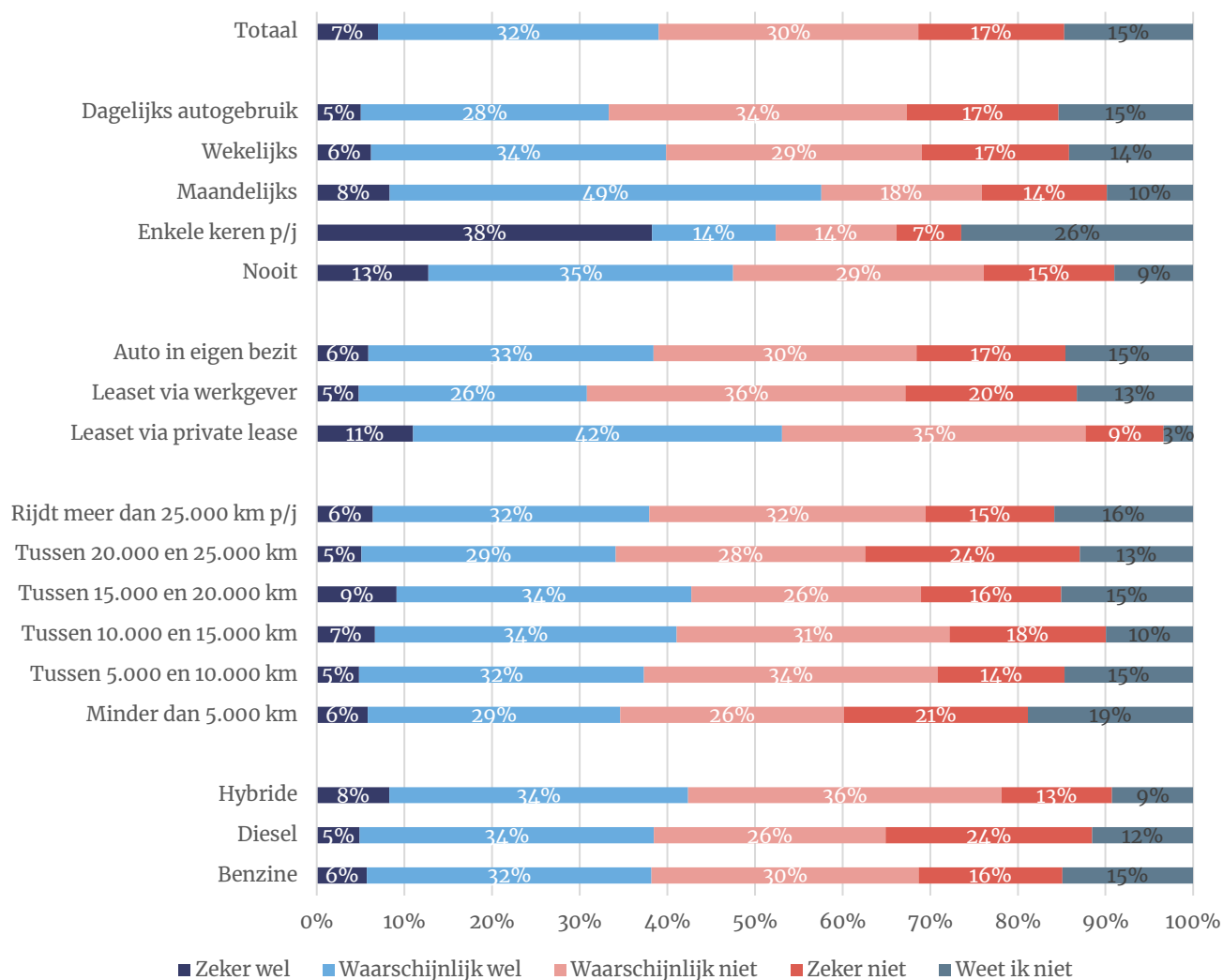


Huidig gedrag

Nederlanders die slechts enkele keren per jaar gebruik maken van de auto zijn opvallend vaak geneigd een elektrische auto aan te schaffen of leasen als de slooppremie wordt ingevoerd. Bijna vier op de tien (38%) zeggen dit zeker te gaan doen. Onder dagelijkse autogebruikers is dit slechts vijf procent, meer dan drie keer zoveel (17%) dagelijkse autogebruikers gaan dit zeker niet doen.

Nederlanders die leasen via private lease zijn vaker zeker van plan (11%, indicatief percentage) over te gaan naar elektrisch. De verschillen per type brandstofgebruik zijn klein.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat meer mensen besluiten om een elektrische auto te gaan aanschaffen of leasen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=805)⁴⁹



⁴⁹ De percentages voor "private lease" (n=28) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.10.6 Naleving naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

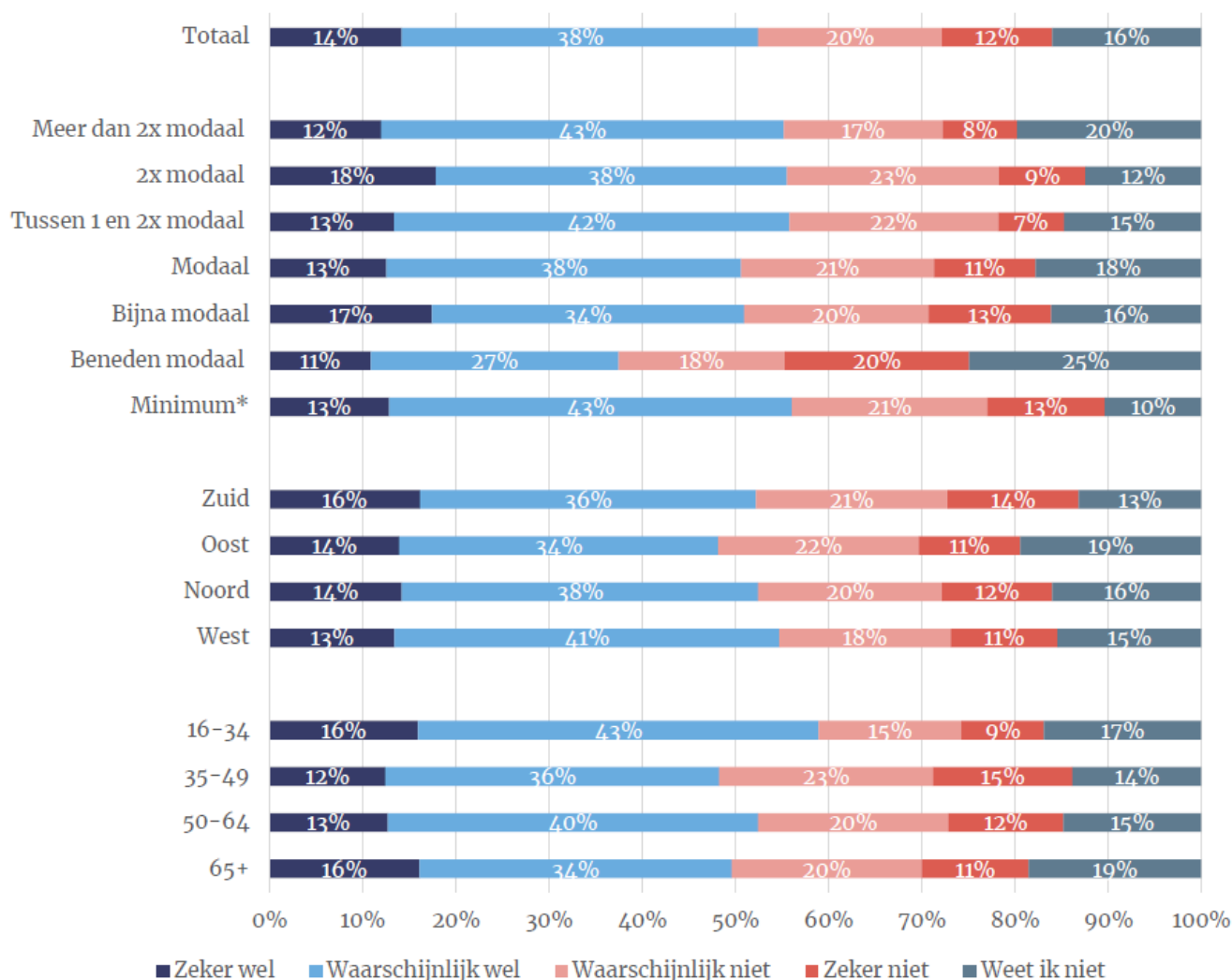
Een verband tussen inkomen en naleving is lastig aan te wijzen. Wel zien we dat Nederlanders die beneden modaal verdienen het vaakst sceptisch zijn. Bijna vier op de tien (38%) van deze groep gaat waarschijnlijk of zeker geen gebruik maken van de maatregel. Dat is nipt meer dan gemiddeld: 32 procent.

Naar regio bestaan geen verschillen. Slechts een kwart van de jongeren (24%) gaat waarschijnlijk of zeker geen gebruik maken van de maatregel. Dat is minder dan onder de overige leeftijdsgroepen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "gebruik maken van de maatregel" wordt bedoeld dat je de oude auto laat slopen, als je een elektrische auto aanschaft of leaset. Dan ontvang je naast de normale subsidie ook een slooppremie.

Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=805)



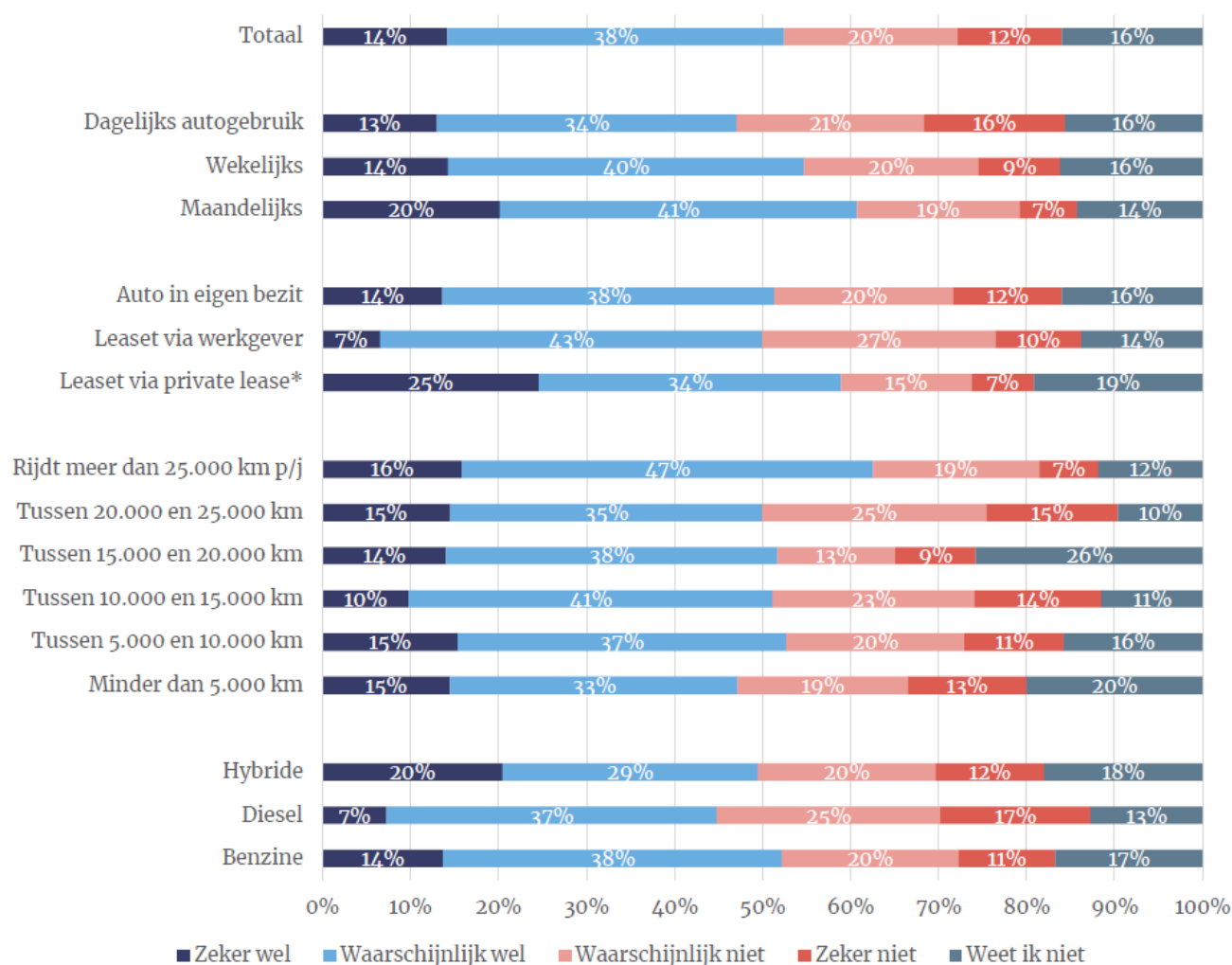
Huidig gedrag

Dertien procent van de dagelijkse autogebruikers zeggen zeker hun oude auto te gaan slopen als ze een elektrische auto aanschaffen of leasen. Dit percentage ligt hoger (20%) onder Nederlanders die maandelijks de auto gebruiken. Nederlanders die een auto private leasen staan ook vaker positief (25% zeker) tegenover het laten slopen van een oude auto, al is dit een indicatief percentage. Maar liefst 63 procent van de veelrijders (meer dan 25.000 kilometer per jaar) zou zeker of waarschijnlijk gebruik maken van de maatregel. Dat is ruim meer dan gemiddeld: 52 procent. Dieselrijders zijn vaker sceptisch: 42 procent zou zeker of waarschijnlijk niet gebruik maken van de maatregel, tegenover 32 procent gemiddeld.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "gebruik maken van de maatregel" wordt bedoeld dat je de oude auto laat slopen, als je een elektrische auto aanschaft of leaset. Dan ontvang je naast de normale subsidie ook een slooppremie.

Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=805)⁵⁰



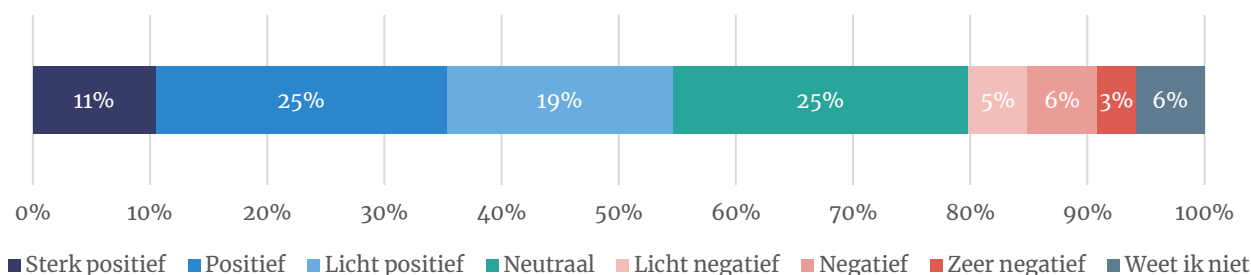
⁵⁰ De percentages voor "private lease" (n=25) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.10.7 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten vaker een positieve dan een negatieve uitwerking van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten. In totaal verwacht 54 procent in ieder geval een licht positieve invloed. Slechts acht procent verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=983)



4.10.8 Betrokkenheid

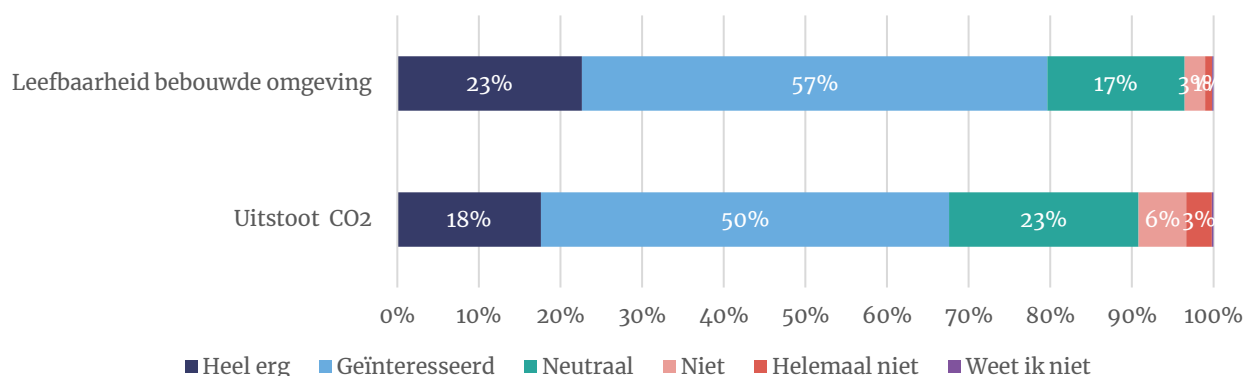
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "minimum parkeertarief" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: uitstoot van CO₂ en andere schadelijke stoffen en (on)leefbaarheid bebouwde omgeving.

Interesse

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in de problemen: leefbaarheid bebouwde omgeving (80%) en CO₂-uitstoot (68%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO₂ = 5.326)

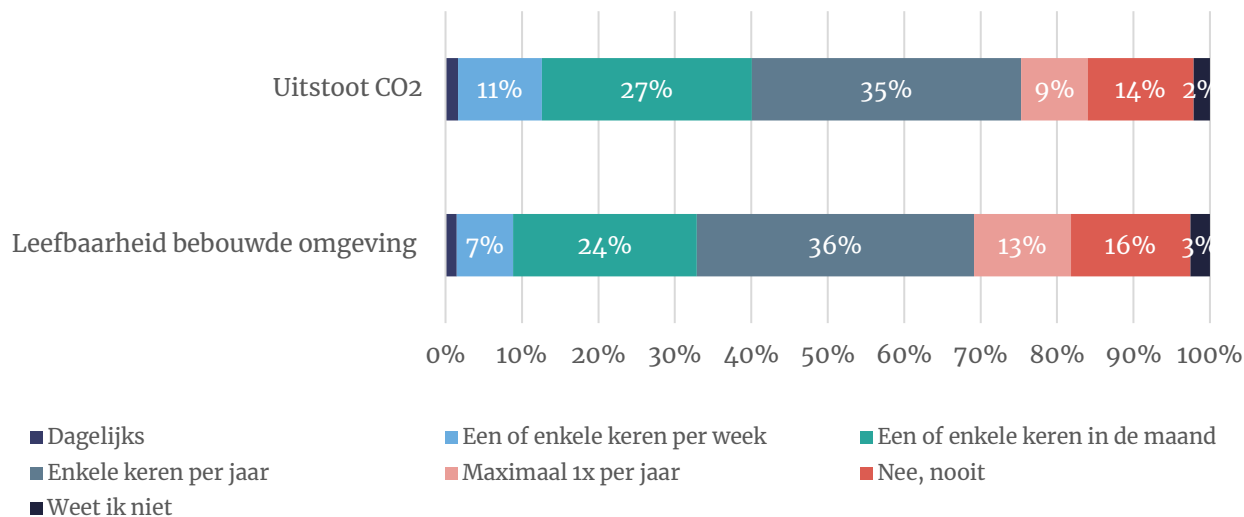


Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien (40%) Nederlanders praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Voor leefbaarheid geldt dit voor ongeveer een op de drie (32%).

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

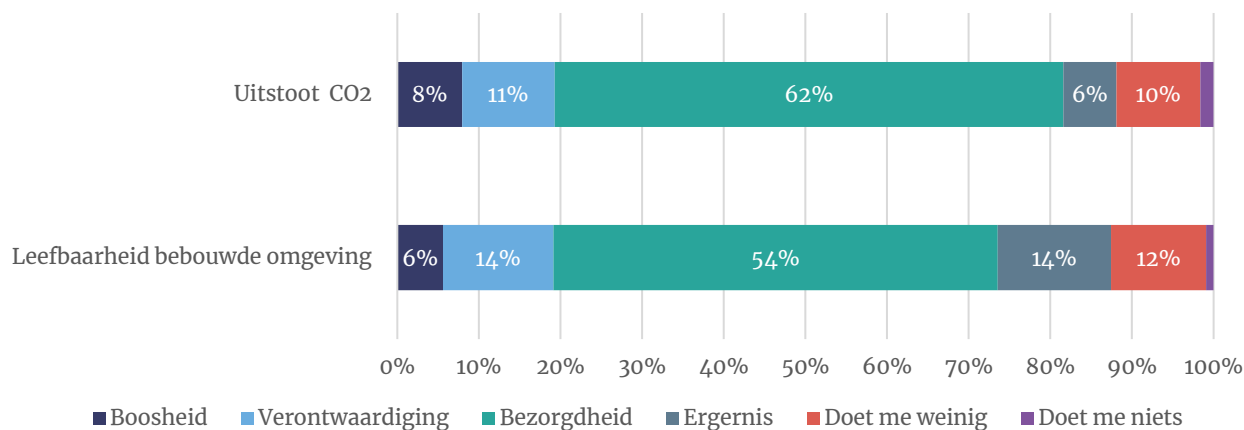
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO2 = 5.326)



Emotie

CO2-uitstoot (62%) en leefbaarheid bebouwde omgeving (54%) roepen vooral bezorgdheid op.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO2 = 5.326)

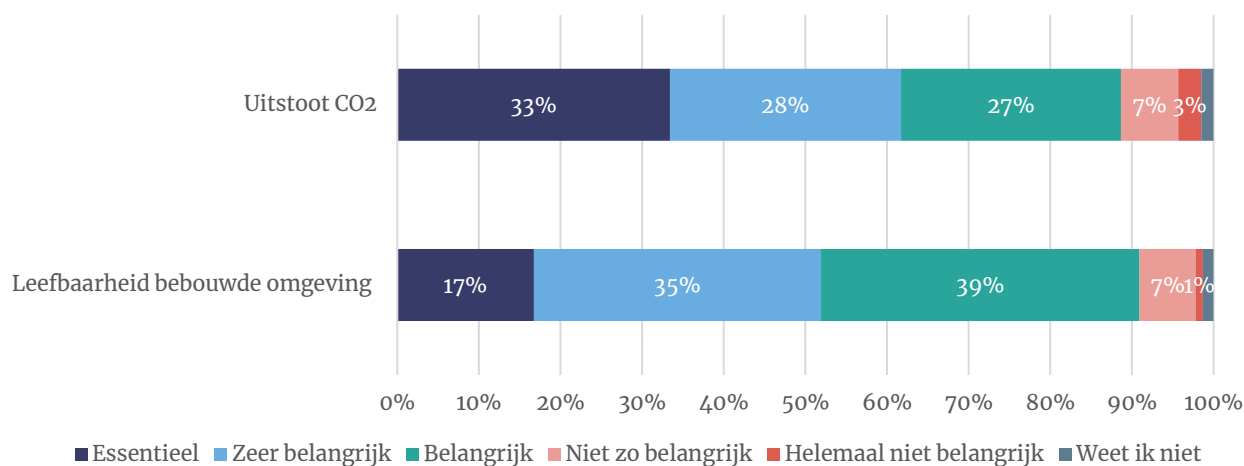


Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van alle drie problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’⁵¹. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als het meest urgente probleem. Een op drie vindt het ‘essentieel’ om dit nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO₂ = 5.326)



⁵¹ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.11 Langere garantietermijn

Deze paragraaf gaat in op de maatregel langere garantietermijn. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Verplichte langere garantietermijn voor elektronische apparaten

“Nu kunnen consumenten kapotte elektronische apparaten binnen 2 jaar na de aankoop gratis laten repareren. Om het gebruik van energie en schaarse grondstoffen te verminderen wil de overheid dat elektronische apparaten langer meegaan.

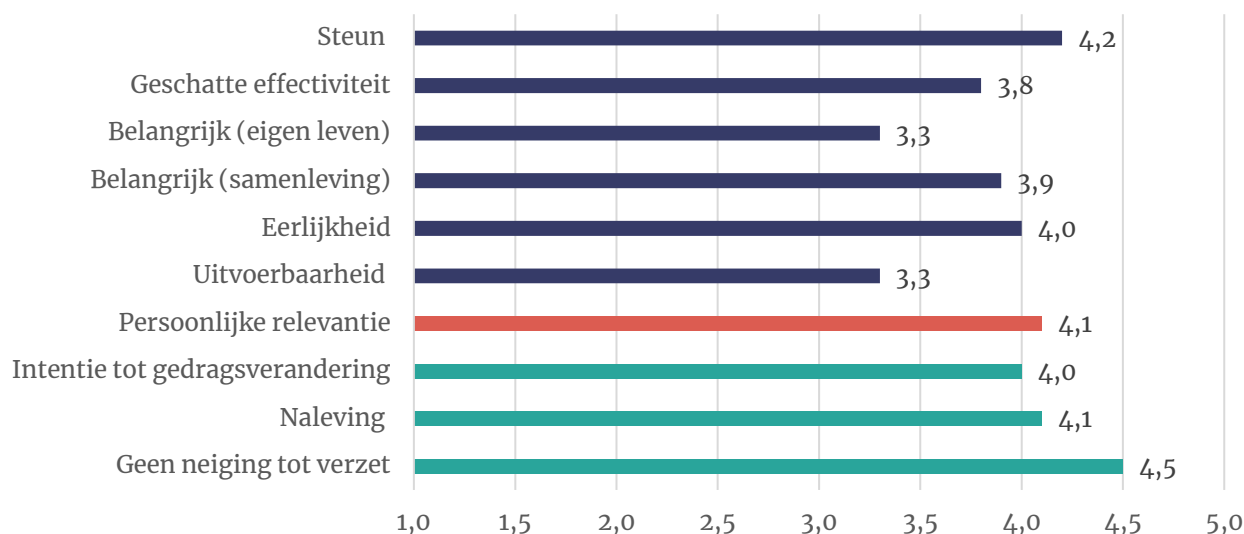
Een idee hiervoor is om producenten te verplichten 4 jaar garantie te geven (in plaats van de huidige 2 jaar). Dit betekent wel dat producten duurder kunnen worden. Een nieuwe tv zal zo’n 100 euro duurder worden en een stofzuiger zo’n 20 euro duurder.”

4.11.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. De maatregel scoort op bijna alle aspecten vrij hoog. Wel is er enige scepsis of de overheid zal lukken om de maatregel in te voeren en te handhaven.

Scores voor maatregel “Langere garantietermijn”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



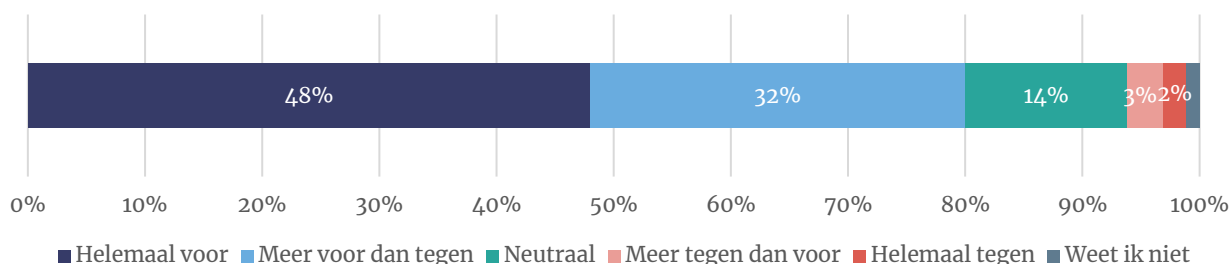
4.11.2 Houding

De determinant ‘houding’ bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn positief over het invoeren van een langere garantietermijn voor elektronische producten. Bijna de helft (48%) is helemaal voor de maatregel. Nog eens een op drie (32%) is meer voor dan tegen, terwijl slechts vijf procent helemaal tegen of meer tegen dan voor is.

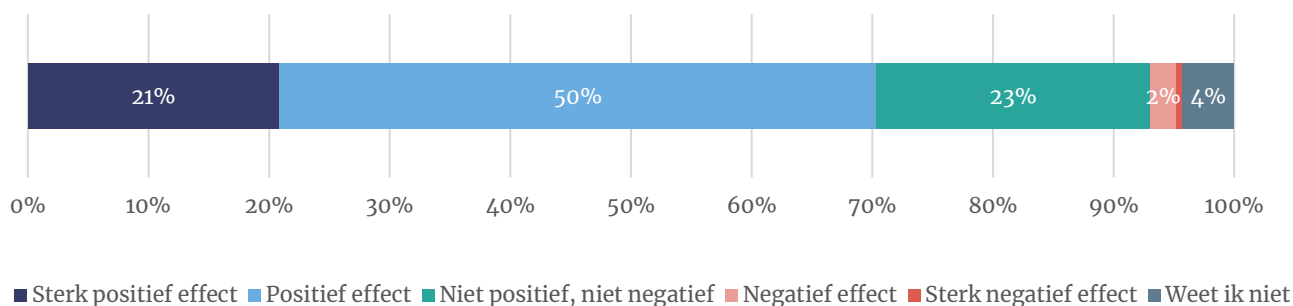
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van grondstoffenverspilling. Een vijfde (21%) verwacht dat de maatregel een sterk positief effect zal hebben. De helft (50%) denkt dat het effect positief zal zijn. Bijna niemand (2%) verwacht een negatief effect.

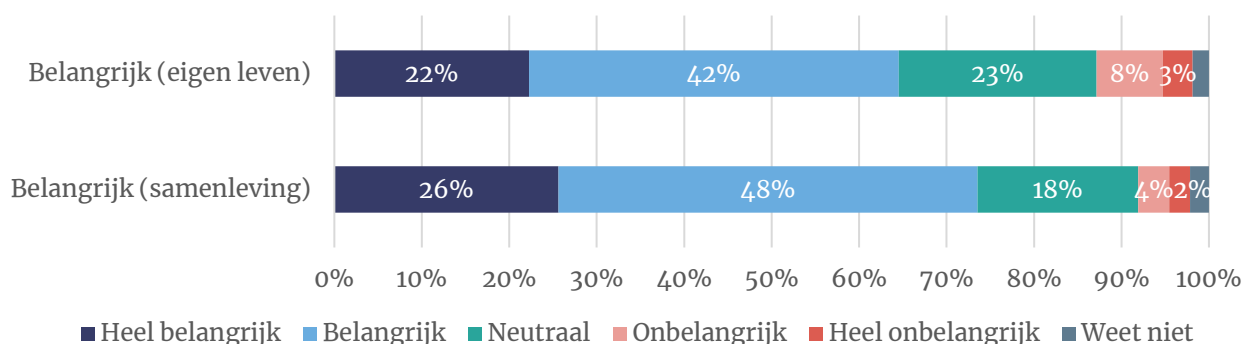
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Meer dan een op de vijf (22%) vindt de maatregel heel belangrijk voor zijn/haar eigen leven. Slechts elf procent noemt de maatregel (heel) onbelangrijk. Meer dan een kwart (26%) vindt de maatregel belangrijk voor de samenleving. Slechts zes procent noemt het (heel) onbelangrijk.

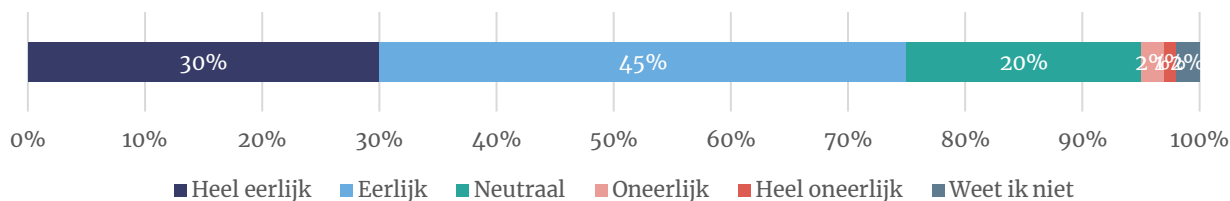
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Eerlijkheid

Driekwart vindt de maatregel (heel) eerlijk. Slechts drie procent vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Let op: aangezien dit slechts een heel kleine groep betreft (n=37) zijn deze uitkomsten indicatief. De helft van deze mensen vindt dat een langere garantietermijn geen oplossing is voor het probleem 'verspilling grondstoffen'.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

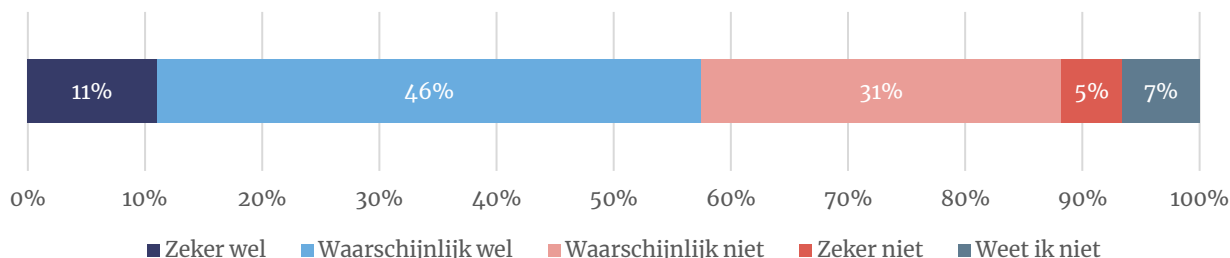
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n=37)



Uitvoerbaarheid

Elf procent denkt dat het de overheid zeker zal lukken om een langere garantietermijn in te voeren en te handhaven. Bijna de helft (46%) denkt dat het waarschijnlijk lukt. Een substantieel deel van de bevolking (36%) denkt dat het waarschijnlijk of zeker niet zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een langere garantietermijn in te voeren – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Bedrijfslobby

“Bedrijven hebben te veel macht, de overheid kan hier waarschijnlijk niet veel tegen in brengen”

“Commercie zal dit slecht bevallen”

“Grote bedrijven hebben te veel macht”

“Bedrijven hebben een te groot belang bij dat dit niet doorgaat en zullen keihard lobbyen om het te voorkomen”

“de industrie is machtiger dan de overheid, geld wint altijd”

“Dit heeft een nadelig effect voor grote wereldwijde bedrijven.”

“Grote lobby uit bedrijfsleven, willen vast geen langere garantietermijn”

Moet internationaal worden geregeld

“Dit is een internationaal onderwerp wat je alleen in NL niet voor elkaar gaat krijgen. Dit moet minstens op Europees niveau worden opgepakt”

“Misschien in EU verband maar nooit uitsluitend/alleen in NL.”

“Handhaving in NL: papieren tijgers.”

“Dit zal op Europees niveau besloten moeten worden en de lobby's hier zijn spijtig genoeg een te gelegaliseerde vorm van corruptie waardoor het er nooit doorheen komt”

Apparaten worden te duur

“Apparaten worden veel te duur en die garantietermijn stelt niks voor. binnen 4 jaar gaan de meeste app. niet stuk. verkapte prijsverhoging die voor de consument niks oplevert.”

“Omdat deze maatregel zeker zal leiden tot hogere prijzen bij de aanschaf”

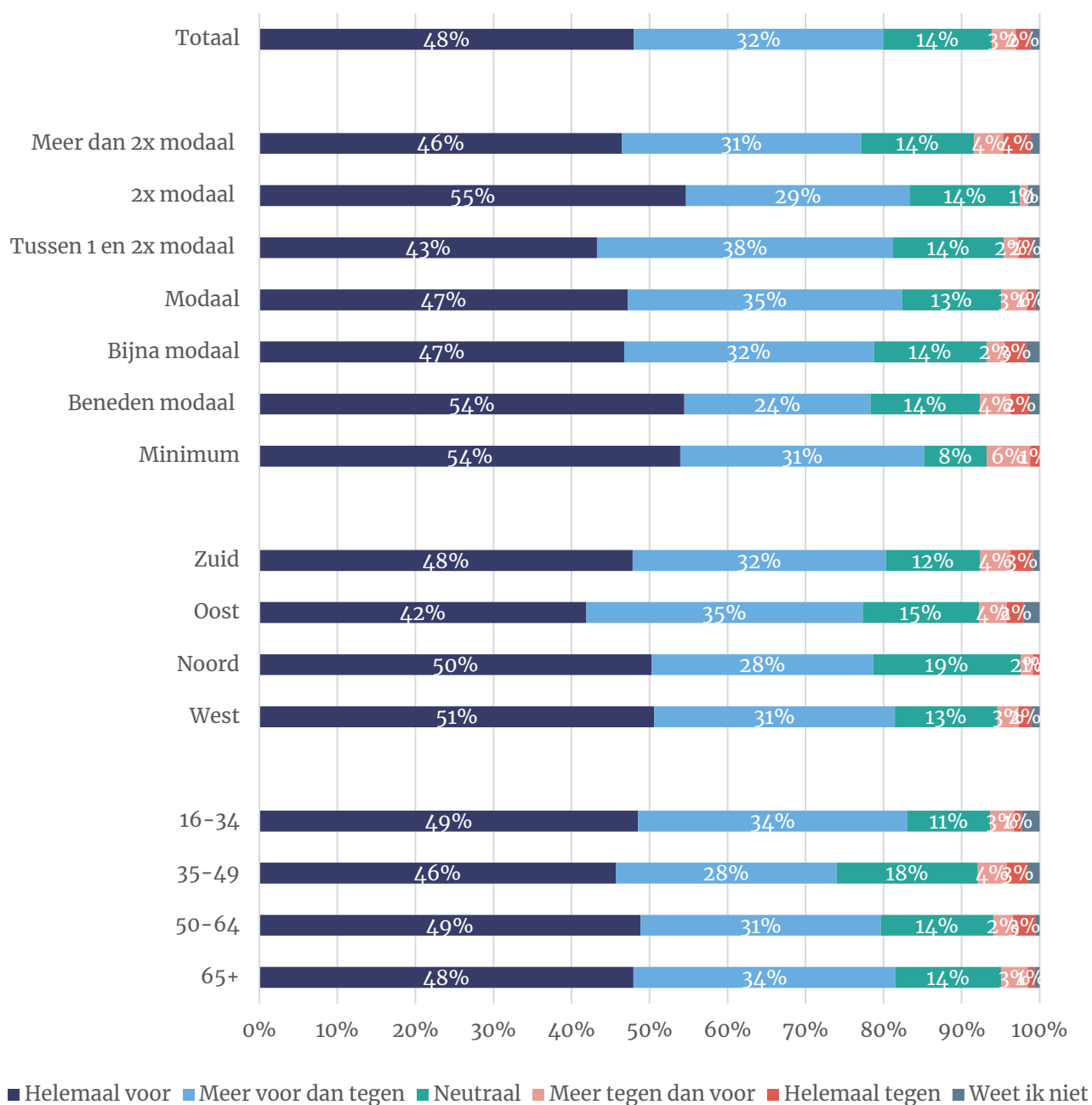
4.11.3 Steun naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Steun voor een langere garantietermijn lijkt niet afhankelijk van inkomen, regio of leeftijd. Onder iedere groep is minstens 74 procent voor de maatregel. Het gemiddelde is 80 procent.

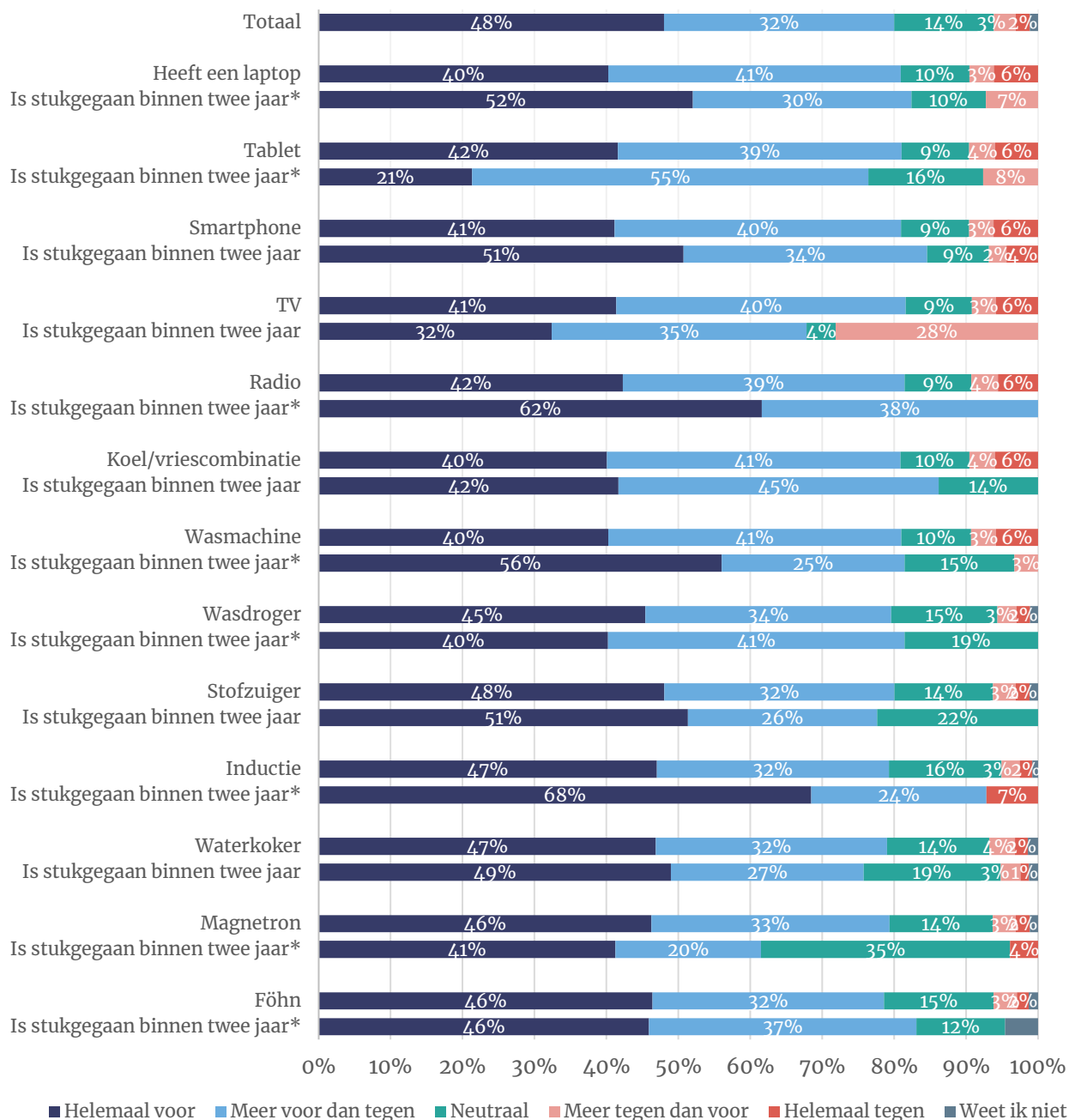
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Huidig gedrag

Ook als we uitsplitsen huidig bezit zien we nagenoeg geen verschillen in steun voor de maatregel. Minstens 40 procent van iedere groep is helemaal voor de maatregel. Soms verschillen de percentages voor mensen van wie een apparaat binnen twee jaar stuk is gegaan. Dit betreft echter doorgaans hele kleine steekproeven waardoor er geen zinnige uitspraken over kunnen worden gedaan.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)⁵²



⁵² De percentages voor de stuk gegane laptop (n=36), tablet (n=22), TV (n=21), radio (n=7), koel/vriescombinatie (n=15), wasmachine (n=30), wasdroger (n=16), inductie (n=10), magnetron (n=22) en fohn (n=23) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen.



4.11.4 Verwacht gedrag

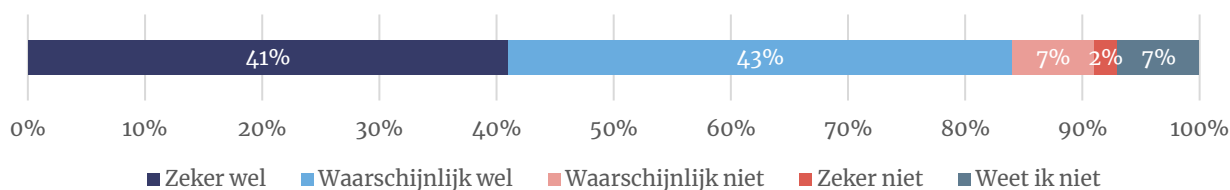
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Vier op de tien (41%) Nederlanders schatten in dat zij zeker apparaten zullen laten repareren op basis van de nieuwe garantieregeling als het binnen vier jaar kapot gaat. Nog eens ruim vier op de tien (43%) denken dit waarschijnlijk te gaan doen. Slechts twee procent gat dit zeker niet doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

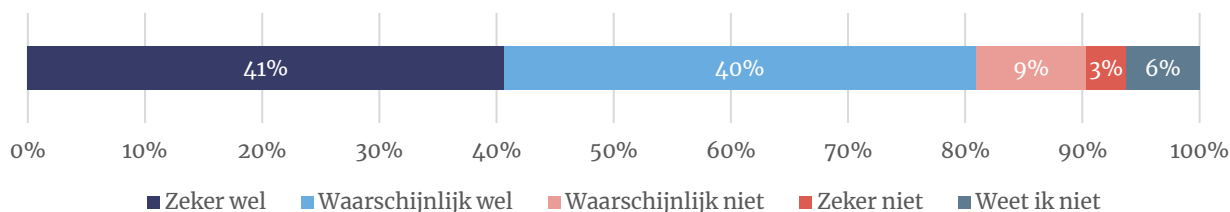
Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je een elektronisch apparaat op basis van de nieuwe garantieregeling laat repareren als het binnen vier jaar kapot gaat. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.139)



Geneigdheid tot gedragsverandering

De hoop is dat meer mensen n.a.v. de maatregel elektronische apparaten langer blijven gebruiken en minder snel laten vervangen. Vier op de tien (41%) gaan dit zeker doen. Slechts drie procent zeker niet.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen elektronische apparaten langer blijven gebruiken en deze minder snel vervangen door een nieuw apparaat. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 1.139)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen elektronische apparaten langer blijven gebruiken en deze minder snel vervangen door een nieuw apparaat.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Bal bij producent leggen

“Bedrijven die producten maken ertoe dwingen om duurzamere materialen en elektronica te gebruiken zodat de levensduur kan worden verlengd.”

“De industrie hiertoe verplichten, ze kunnen het maar willen het niet, mijn moeder heeft meer dan 50 jaar met haar 1e (tevens enige) wasmachine gedaan, tegenwoordig mag je blij zijn als ze de 10 jaar halen.”

“Dat ligt niet aan mij, maar aan de fabrikant!”

“Bedrijven opleggen dat goeie kwaliteit maken.”

“Fabrikanten dwingen tot langere levensduur als minimum met anders kosteloos omruilen binnen garantietermijn.”

Maatregel invoeren

“Doorvoeren! Het is echt onzin dat alles zo snel kapot gaat. De leveranciers mogen wel iets meer onder druk worden gezet.”

“Dit wettelijk verplicht stellen.”

“Invoeren van deze regel waardoor men de apparaten langer gebruiken.”

Kwaliteit producten waarborgen

“Kwaliteit apparaten verhogen.”

“Betere kwaliteit apparaten en reparatieservice mogelijk maken.”

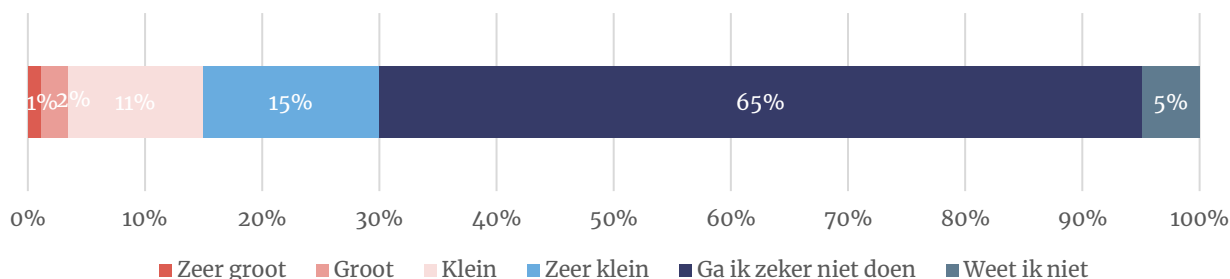
“Ervoor zorgen dat fabrikanten betere kwaliteit producten zullen maken.”



Neiging tot verzet

Bijna niemand schat de kans zeer groot (1%) of groot (2%) in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. Twee op de drie (65%) komen zeker niet in verzet.

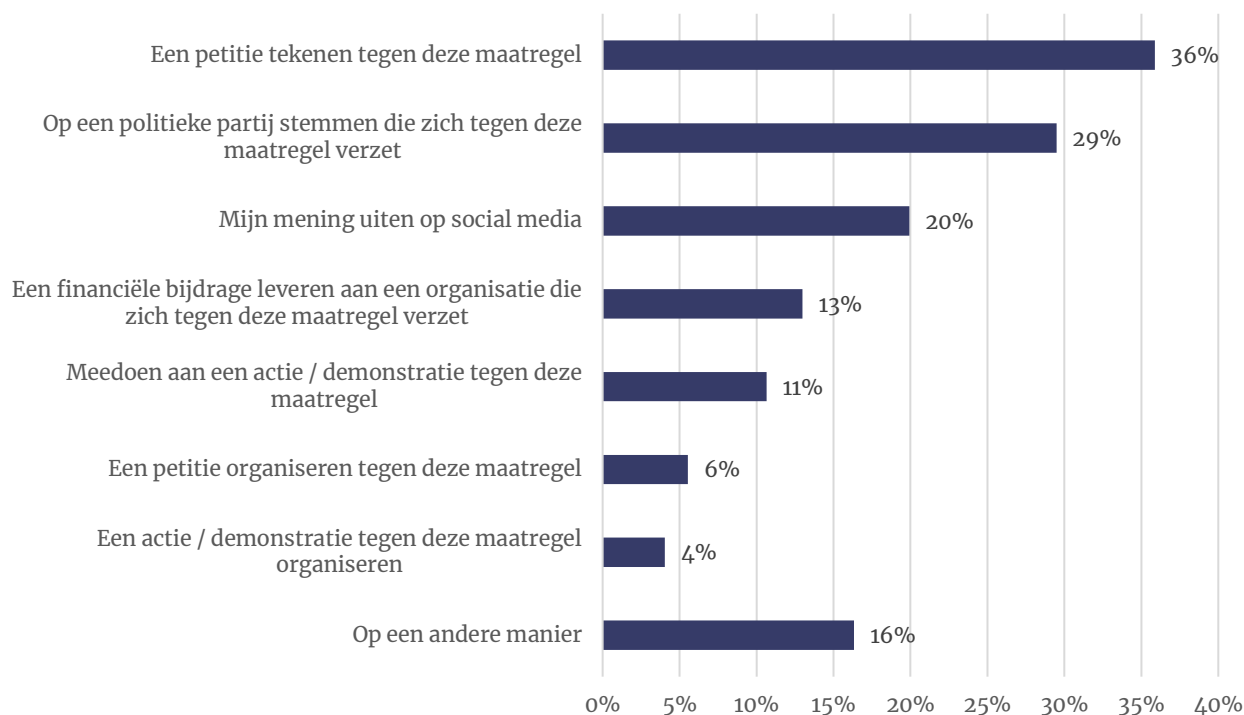
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Meer dan een derde (36%) is voornemens een petitie te tekenen tegen deze maatregel.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=42)



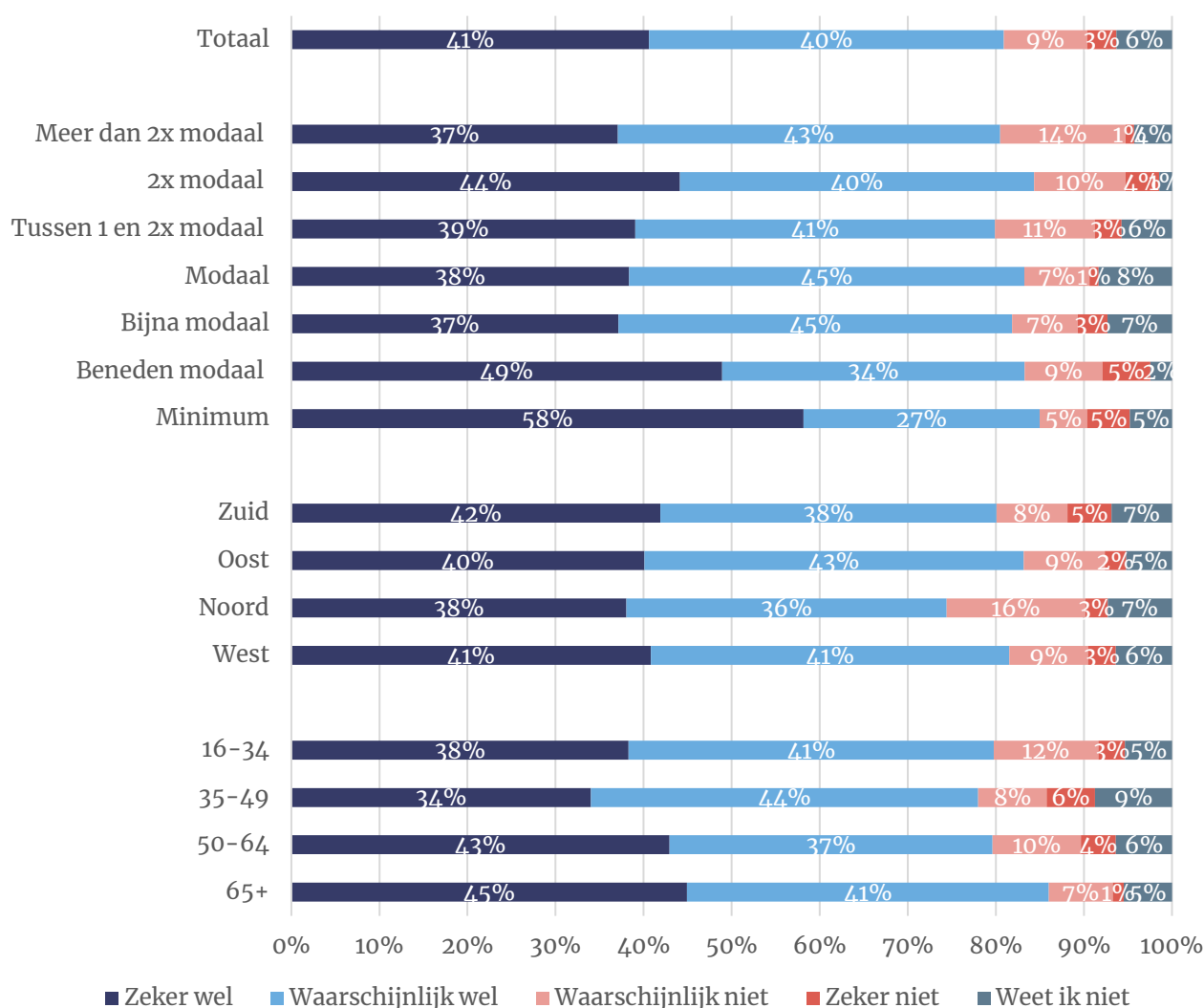
4.11.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Vooraf lage inkomens zijn zeker van plan elektronische apparaten langer te gebruiken als de langere garantietermijn wordt ingevoerd. Van de Nederlanders met een minimuminkomen geeft 58 procent aan dit zeker te gaan doen. Dat is ruim meer dan het gemiddelde van 41 procent. Naar regio zien we geen verschillen. Nederlanders van 50 jaar of ouder zijn iets vaker geneigd 'zeker' het gewenste gedrag uit te voeren dan 50-minners.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen elektronische apparaten langer blijven gebruiken en deze minder snel vervangen door een nieuw apparaat. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 1.139)

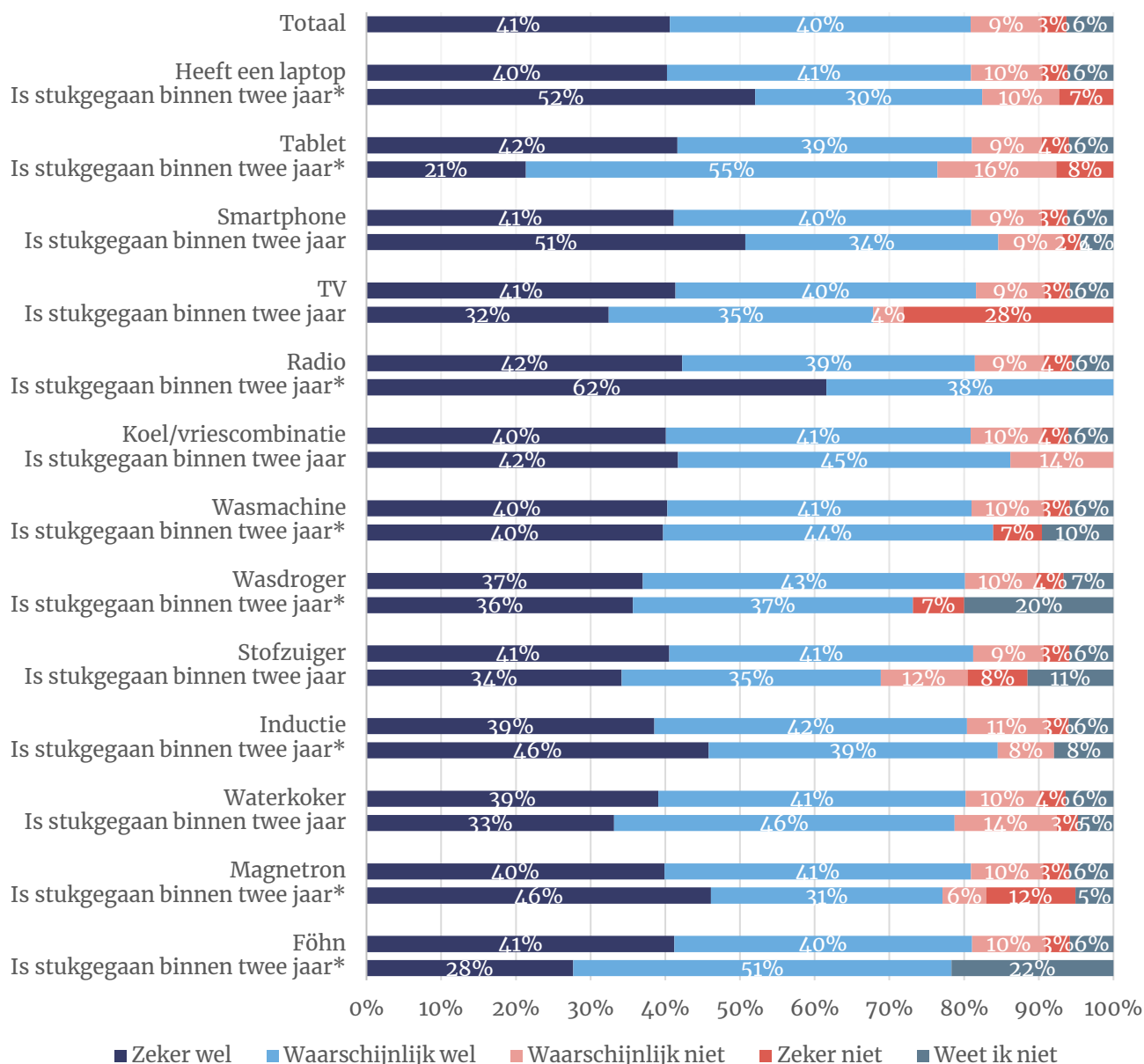


Huidig gedrag

Huidig bezit heeft geen invloed op gedragsintentie. Twee zaken vallen op als we kijken naar stuk gegane apparaten en gedragsintentie. Nederlanders wier smartphone binnen twee jaar stuk is gegaan zijn vaker van plan elektronische apparaten langer te blijven gebruiken (51% zeker, gemiddeld is 41%). Het omgekeerde geldt voor Nederlanders wier TV stuk is gegaan binnen twee jaar (32% zeker, 28% zeker niet).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen elektronische apparaten langer blijven gebruiken en deze minder snel vervangen door een nieuw apparaat. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 1.139)⁵³



⁵³ De percentages voor de stuk gegane laptop (n=36), tablet (n=22), TV (n=21), radio (n=7), koel/vriescombinatie (n=15), wasmachine (n=30), wasdroger (n=16), inductie (n=10), magnetron (n=22) en föhn (n=23) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen.



4.11.6 Naleving naar kenmerken

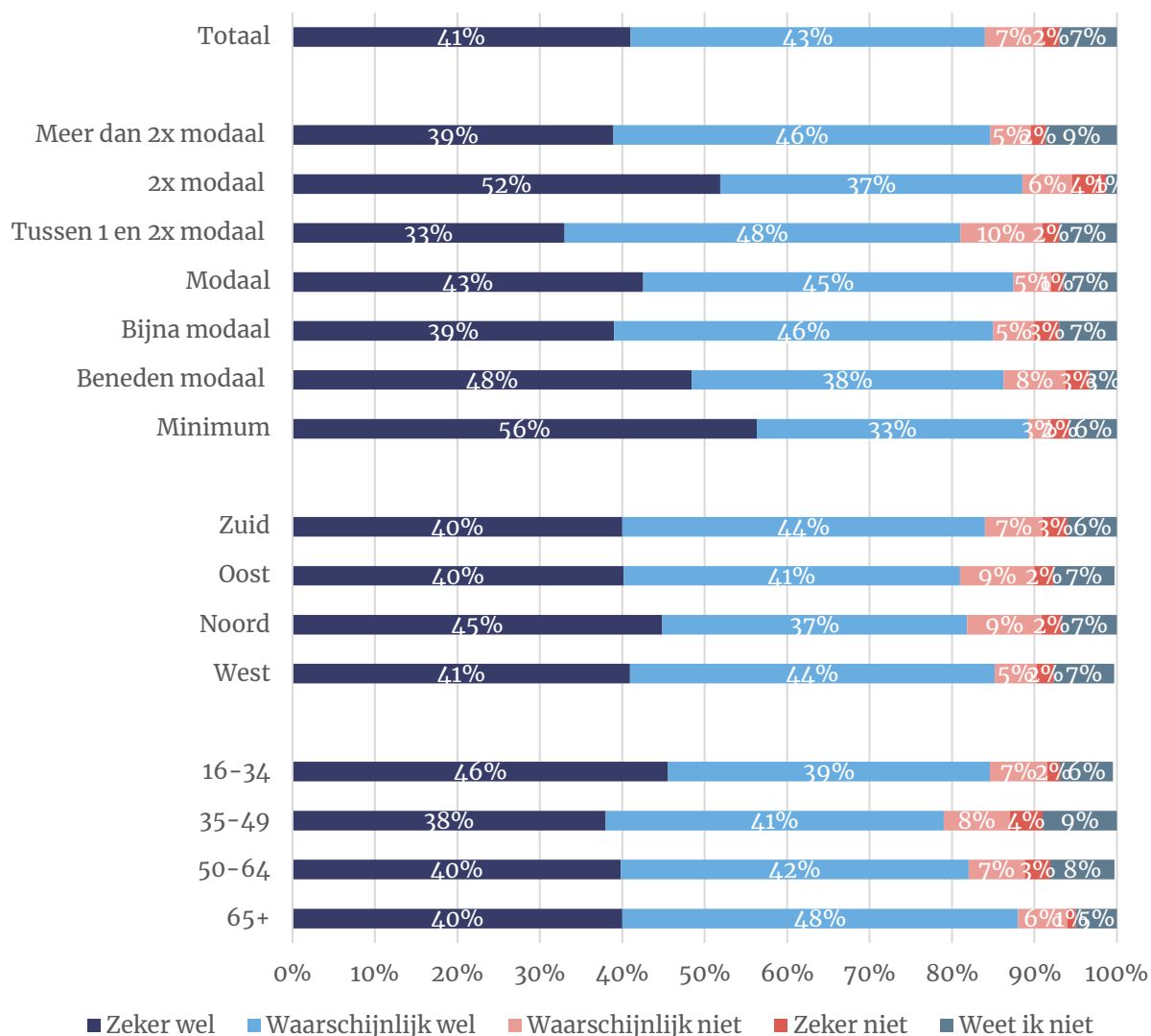
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

Meer dan de helft (56%) van de Nederlanders met een minimum inkomen zeggen zeker gebruik te gaan maken van de maatregel. Dat is ruim meer dan het gemiddelde van 41 procent. Onder geen enkele inkomensgroep bevindt zich veel weerstand. Naar regio zien we geen verschillen. Jongeren onder de 34 jaar zijn vaker geneigd tot naleving dan anderen. Bijna de helft (46%) van deze groep gaat 'zeker' gebruik maken van de maatregel.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met "gebruik maken van de maatregel" wordt bedoeld dat je een elektronisch apparaat op basis van de nieuwe garantieregeling laat repareren als het binnen vier jaar kapot gaat. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.139)

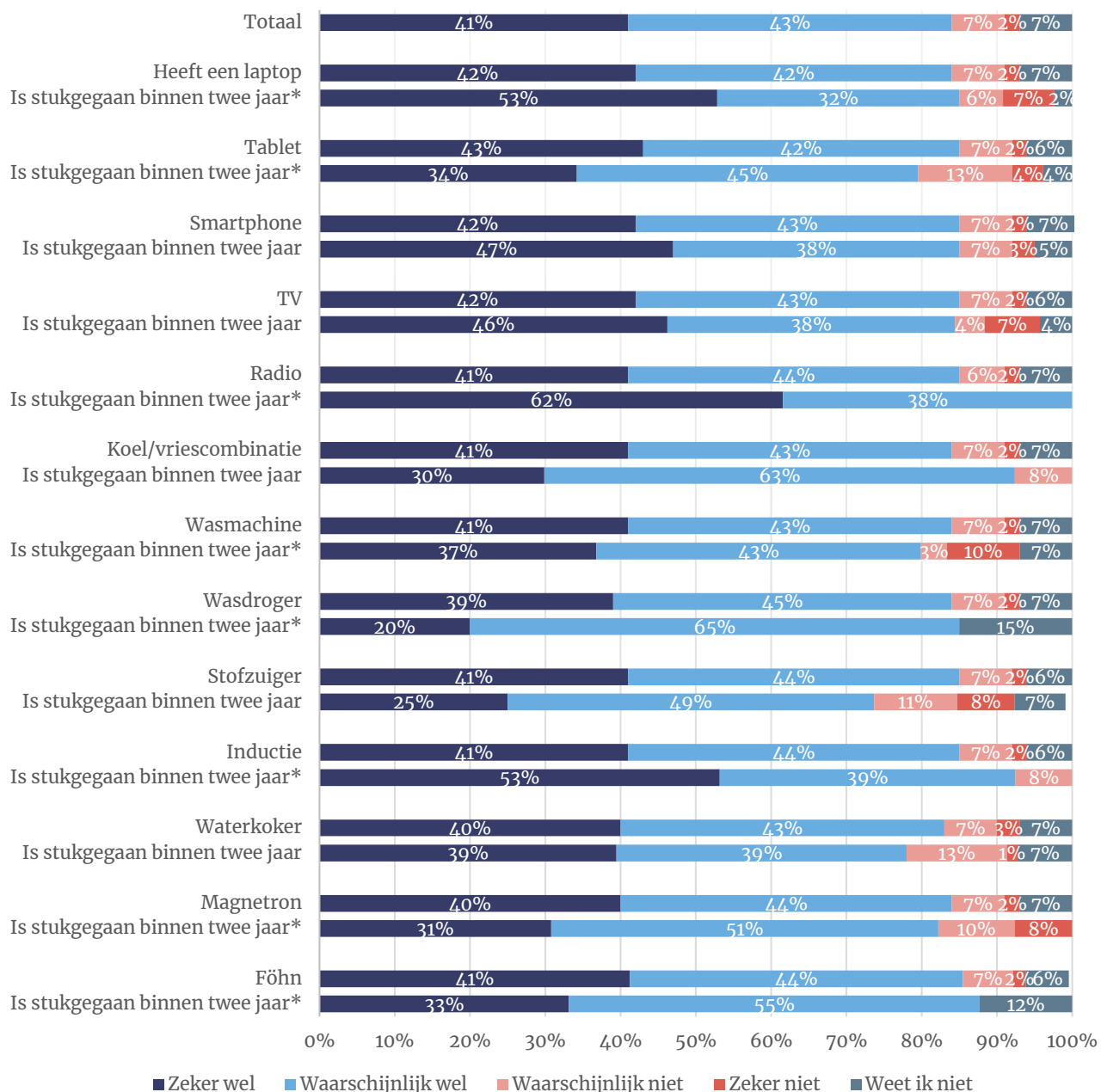


Huidig gedrag

Ook naleving verschilt niet per huidig bezit. Mensen wier koel/vriescombinatie (30%) of stofzuiger (25%) stuk is gegaan de afgelopen twee jaar zijn minder vaak geneigd 'zeker' gebruik te maken van de maatregel dan gemiddeld (41%).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met "gebruik maken van de maatregel" wordt bedoeld dat je een elektronisch apparaat op basis van de nieuwe garantieregeling laat repareren als het binnen vier jaar kapot gaat. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.139)⁵⁴



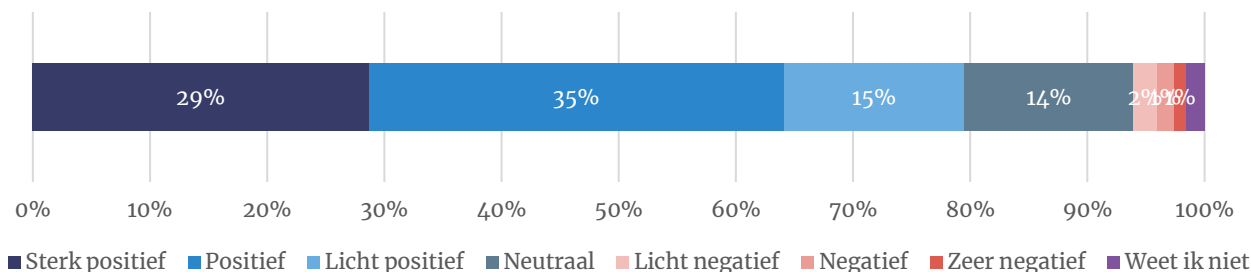
⁵⁴ De percentages voor de stuk gegane laptop (n=36), tablet (n=22), TV (n=21), radio (n=7), koel/vriescombinatie (n=15), wasmachine (n=30), wasdroger (n=16), inductie (n=10), magnetron (n=22) en föhn (n=23) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen.



4.11.7 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten doorgaans dat een langere garantietermijn een positieve invloed op hun leven zal hebben. Vier op de vijf (79%) verwachten in ieder geval een licht positieve invloed. Slechts vier procent verwacht een negatief effect.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.193)



4.11.8 Betrokkenheid

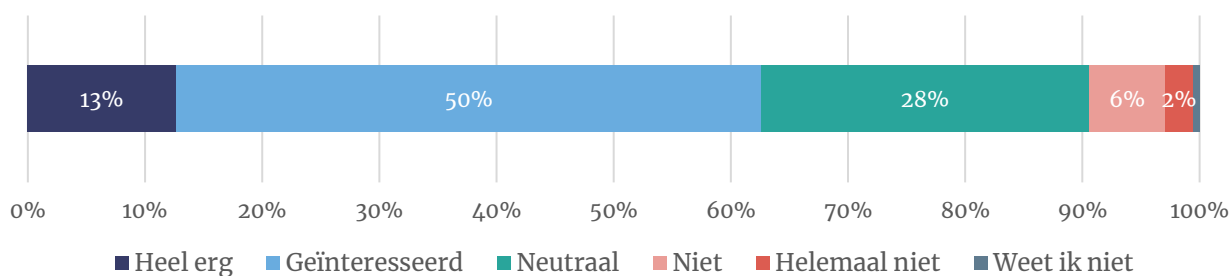
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregelen "langere garantietermijn" is bedoeld om grondstoffenverspilling te verminderen.

Interesse

Ruim zes de tien (63%) zijn (heel erg) geïnteresseerd in de verspilling van grondstoffen. Acht procent is (helemaal) niet geïnteresseerd in de verspilling van grondstoffen.

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)

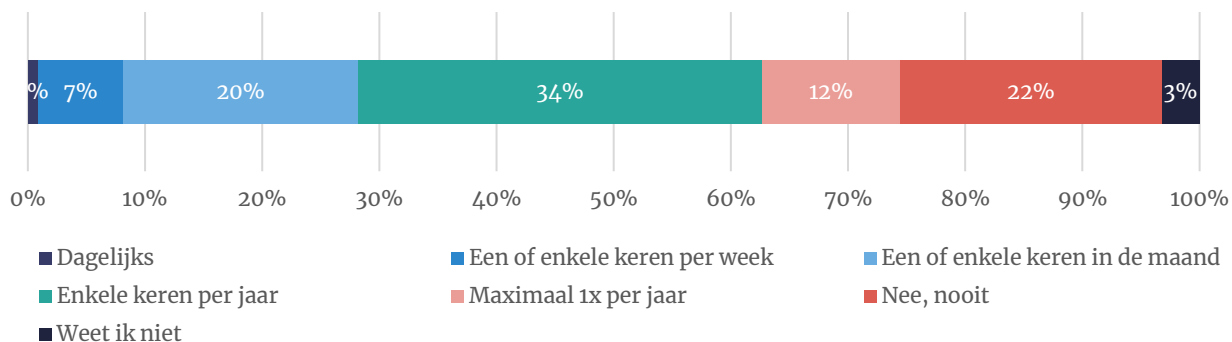


Frequentie gespreksonderwerp

Ongeveer drie op de tien (28%) hebben het tenminste een keer per maand over de verspilling van grondstoffen. Een vijfde heeft het hier nooit over.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)

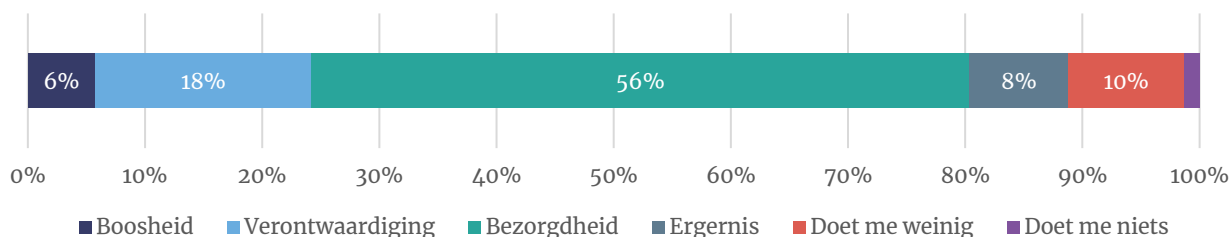


Emotie

Grondstoffenverspilling roept voornamelijk bezorgdheid (56%) op. Elf procent doet het weinig of niets.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig?

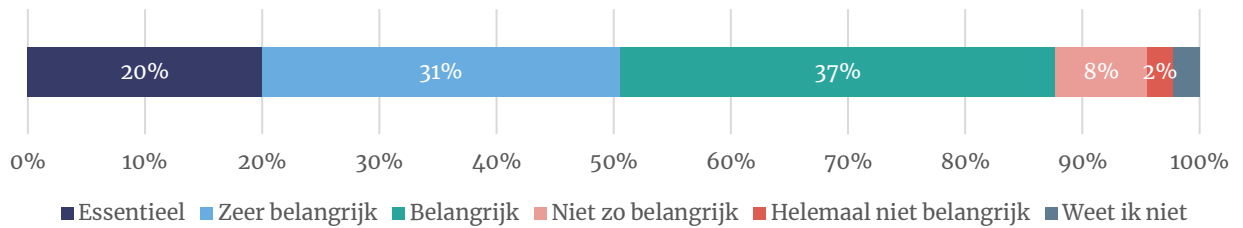
Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)



Gepercipieerde urgentie

Een op de vijf noemt nu aanpakken van grondstoffenverspilling essentieel, 88 procent in ieder geval belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)



4.12 Plastic: betalen en verbannen

Deze paragraaf gaat in op twee maatregelen: betalen wegwerpplastics en verbannen wegwerpplastics. De volgende uitleg is bij deze maatregelen gegeven:

Betalen voor wegwerpverpakkingen

“Veel meeneemproducten (zoals koffie en snacks) zitten in een plastic wegwerpverpakking. Daarvoor hoef je als klant nu niet te betalen. Om zwerfafval en aantasting van de natuur te verminderen wil de overheid het gebruik van gratis plastic verpakkingen terugdringen.

Een idee hiervoor is om winkels en afhaalrestaurants te verplichten, om hun klanten voortaan 5 tot 25 cent te laten betalen voor een plastic verpakking (bijv. een beker of saladebakje). Zo wordt het voor consumenten aantrekkelijk om een eigen herbruikbare beker te gebruiken of onverpakte snacks te kiezen.”

Verbod op gebruik van wegwerpverpakkingen door de horeca

“Nu verkoopt de horeca veel consumpties en afhaal- en bezorgmaaltijden in een wegwerpverpakking. Om zwerfafval en aantasting van de natuur te verminderen wil de overheid gratis plastic verpakkingen terugdringen.

Een idee hiervoor is om de horeca te verplichten hun producten voortaan te verkopen in een herbruikbare verpakking. De prijs van die verpakking varieert van 1 euro voor een beker tot 5 euro voor een maaltijdbox. Klanten krijgen dat bedrag terug, als ze de herbruikbare verpakking weer inleveren. Om geen statiegeld te hoeven betalen kunnen klanten er ook voor kiezen een eigen beker of trommel mee te nemen.”

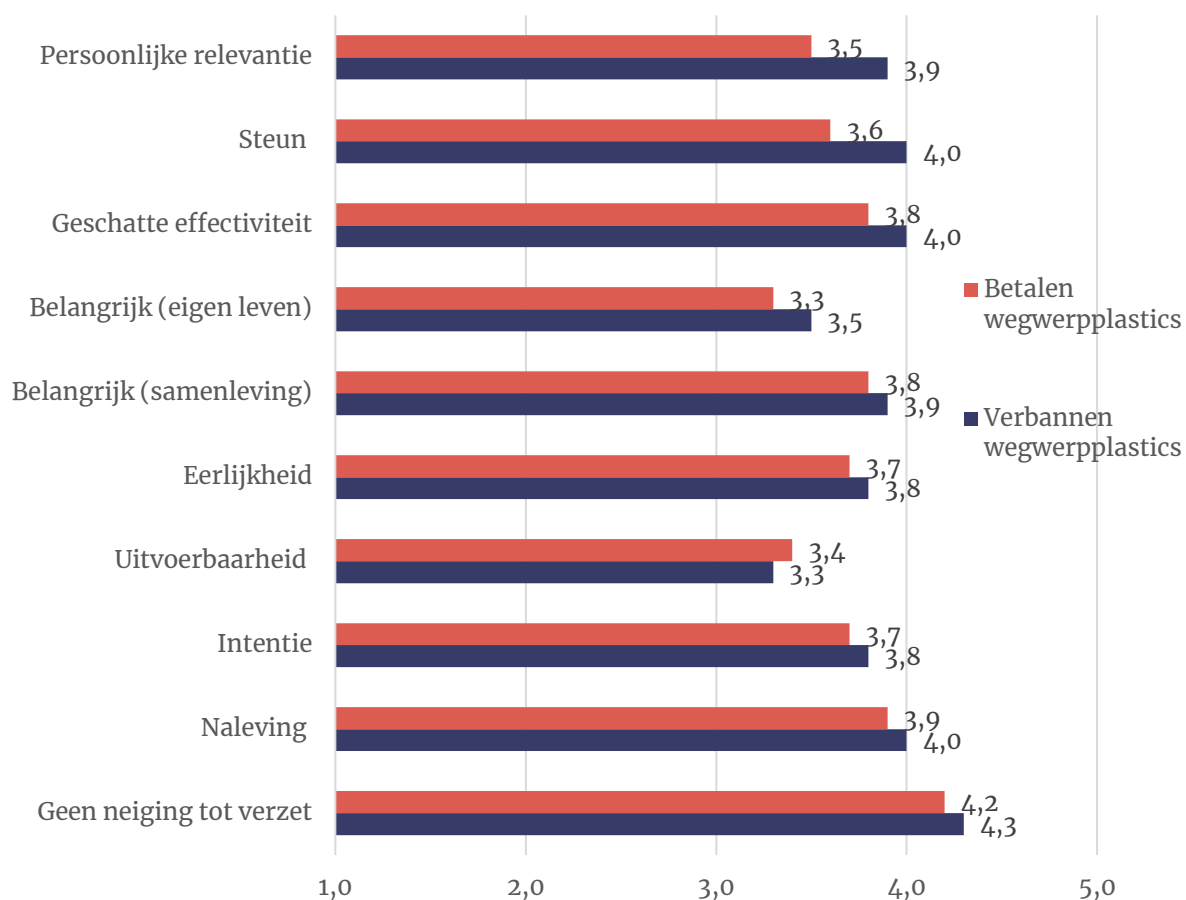
4.12.1 Overzicht draagvlakscores maatregelen

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

Het verbannen van wegwerpplastics scoort op bijna alle determinanten iets hoger dan betalen voor wegwerpplastics. Wel zien we voor beide maatregelen op alle determinanten positieve scores.

Scores voor verbannen en betalen wegwerpplastics

(3.0 = neutrale score)



4.12.2 Houding

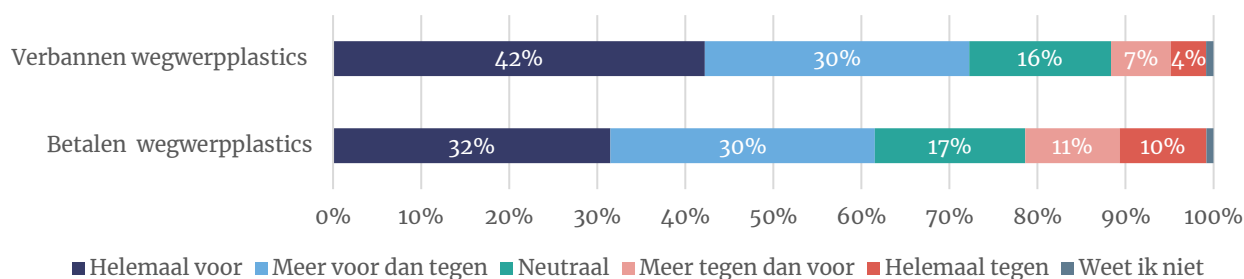
De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Er is brede steun (72%) voor het verbannen van wegwerpplastics. Ruim vier op tien is zelfs helemaal voor. Slechts vier procent is helemaal tegen de maatregel.

Het beprijsen van wegwerpplastics levert meer kritiek op: een op de tien is helemaal tegen (10%), nog eens een op de tien is meer tegen dan voor (11%). Toch zijn Nederlanders per saldo voor de maatregel. Bijna een op de drie (32%) is zelfs helemaal voor.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



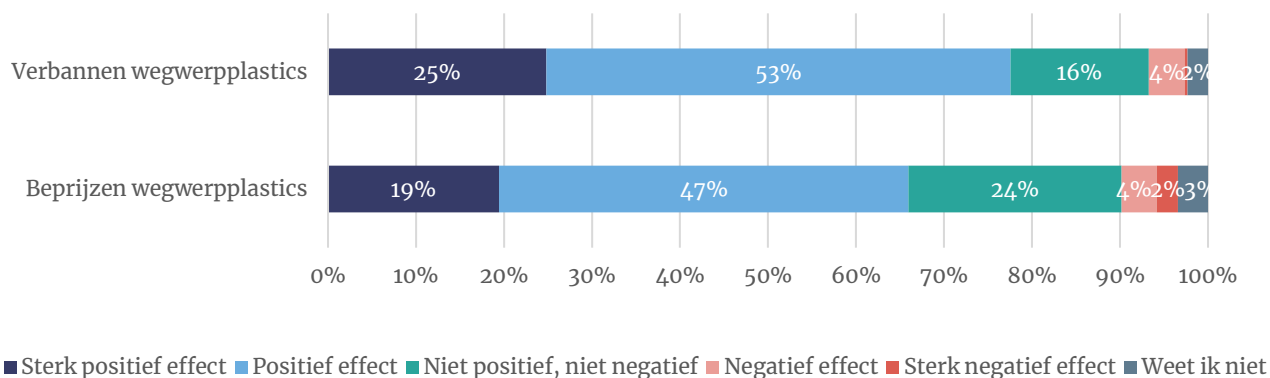
Geschatte effectiviteit

De maatregelen zijn bedoeld om één probleem tegen te gaan: milieuvervuiling. Een op vier denkt dat het verbannen van wegwerpplastics een sterk positief effect zal hebben op dit probleem. Nog eens 53 procent verwacht een positief effect.

Ook denkt de ruime meerderheid (19% sterk positief, 47% positief) dat het beprijsen van wegwerpplastics een positieve uitwerking zal hebben.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)?

Probleem: milieuvervuiling. Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)

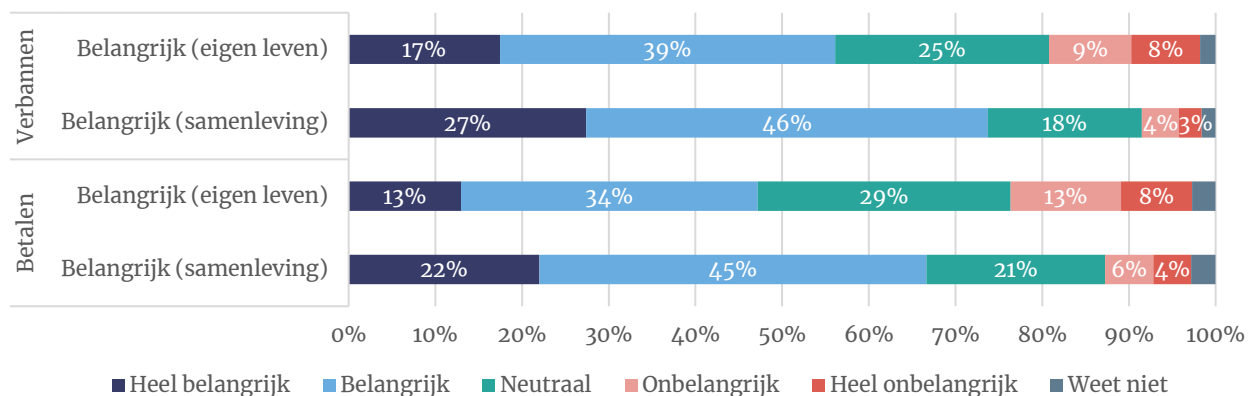


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Beide maatregelen worden door meer mensen als belangrijk voor de samenleving geacht dan voor het eigen leven.

Het verbannen van wegwerpplastics worden door drie op de vier zelfs als (heel) belangrijk beschouwd voor de samenleving.

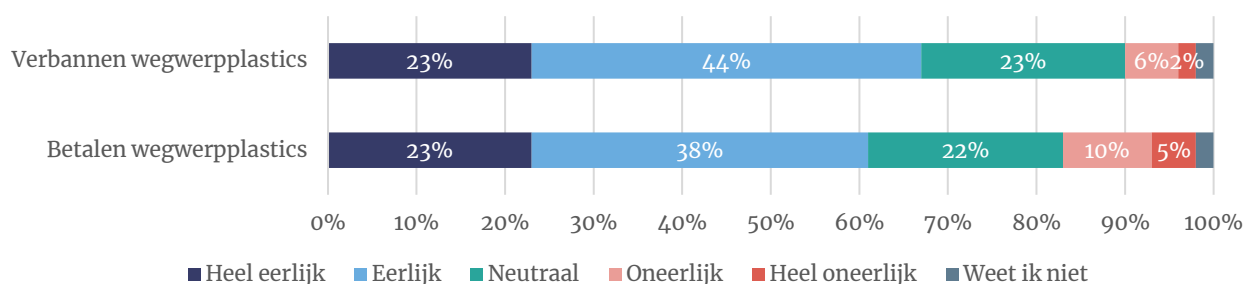
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



Eerlijkheid

Het verbannen van wegwerpplastics wordt maar door weinigen als oneerlijk beschouwd. Twee procent vindt de maatregel heel oneerlijk en zes procent vindt het oneerlijk. Een op de vier (23%) beschouwt het als heel eerlijk. Dit geldt ook voor betalen voor wegwerpplastics. Vijf procent vindt deze maatregel heel oneerlijk.

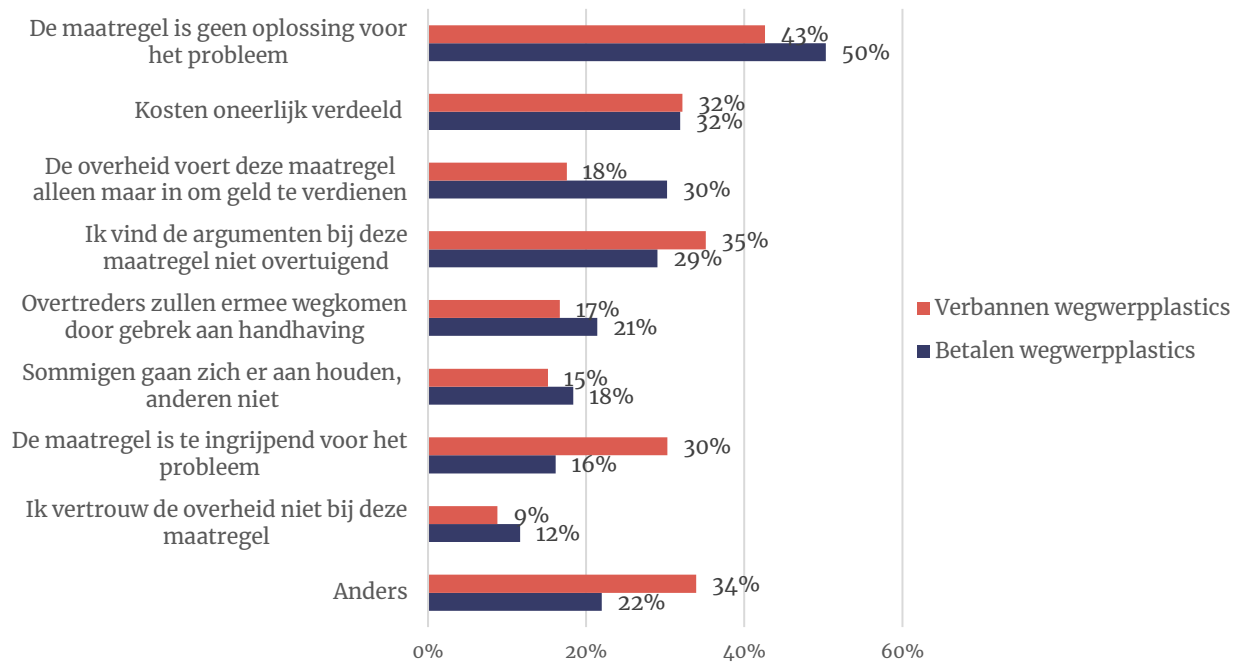
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



Mensen die de maatregelen oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Voor beide maatregelen is het meest gekozen antwoord dat de maatregel geen oplossing is voor het probleem (milieuvervuiling in dit geval). Ook vindt circa een derde dat de kosten oneerlijk verdeeld worden en dat de argumenten niet overtuigend zijn. Drie op tien vindt dat ‘betalen voor wegwerpplastics’ wordt ingevoerd door de overheid om geld te verdienen. Het verbannen van wegwerpplastics wordt door drie op tien als te ingrijpend beschouwd.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

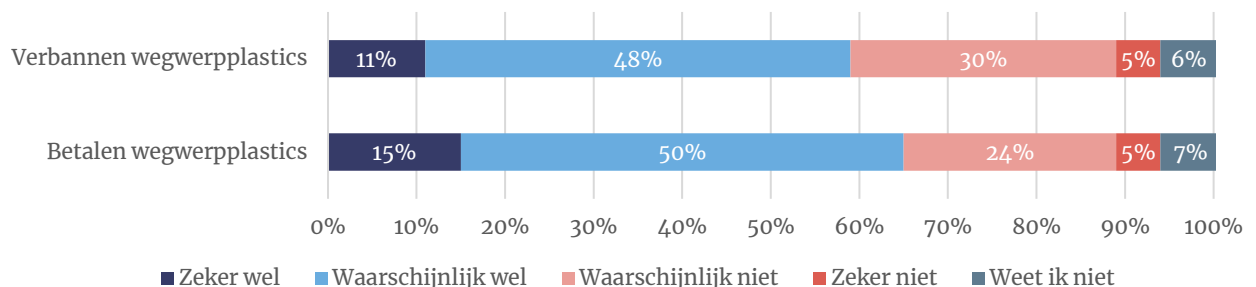
Meerdere antwoorden mogelijk. Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (Verbannen n=86, Betalen n=176).



Uitvoerbaarheid

Het verbannen van plastics wordt als moeilijker uitvoerbaar gezien dan het beprijzen ervan. Ruim een op de drie (35%) Nederlanders denkt dat de overheid er niet in zal slagen deze plastics te verbannen uit de horeca. Voor het beprijzen van wegwerpplastics geldt dit voor 29 procent.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om de maatregelen in te voeren en/of hand te hebben (betalen 343 respondenten, verbannen 398 respondenten) – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Eerst kijken we naar het verbannen van wegwerpplastics.

Verbannen

Horeca gaat niet akkoord

“De kosten voor de horeca zullen veel te hoog worden.”

“Hoe moeten afhaalrestaurants dan hun eten meegeven? Ze zouden bedrijven kapot maken hiermee.”

“De horeca kan amper hoofd boven water houden, nog meer regels en niemand overleefd het.”

“Horeca zal het niet accepteren.”

“Tegenstand door de horeca, bang voor verminderde omzet.”

Geen mankracht voor handhaving

“Er is te weinig politie en handhavers.”

“Er is te weinig politie en handhavers.”

“Geen mensen genoeg om te controleren.”

“Niet te controleren.”

Betalen

Gebrek aan draagvlak

“Te veel tegenstanders.”

“Te weinig draagvlak.”

“Ik denk dat veel mensen hier toch op tegen zullen zijn.”

Lobby

“Industrie gaat het tegen houden.”

“De huidige overheid luistert teveel naar bedrijven en handhaaft matig tot slecht.”

“De lobby van deze bedrijven is te groot, overheid kan daar niet goed mee omgaan.”

Geen mankracht voor handhaving

“Wie moet handhaven ????”

“Lastig te handhaven en rotzooi op straat gooien is maatschappelijk probleem. Geen opvoeding gehad.”

“Ik denk dat het met name lastig te handhaven is, plus er zijn nog weinig alternatieven voor niet wegwerpverpakkingen. Waarom moet een consument betalen als een fabrikant het niet anders aanbiedt?”



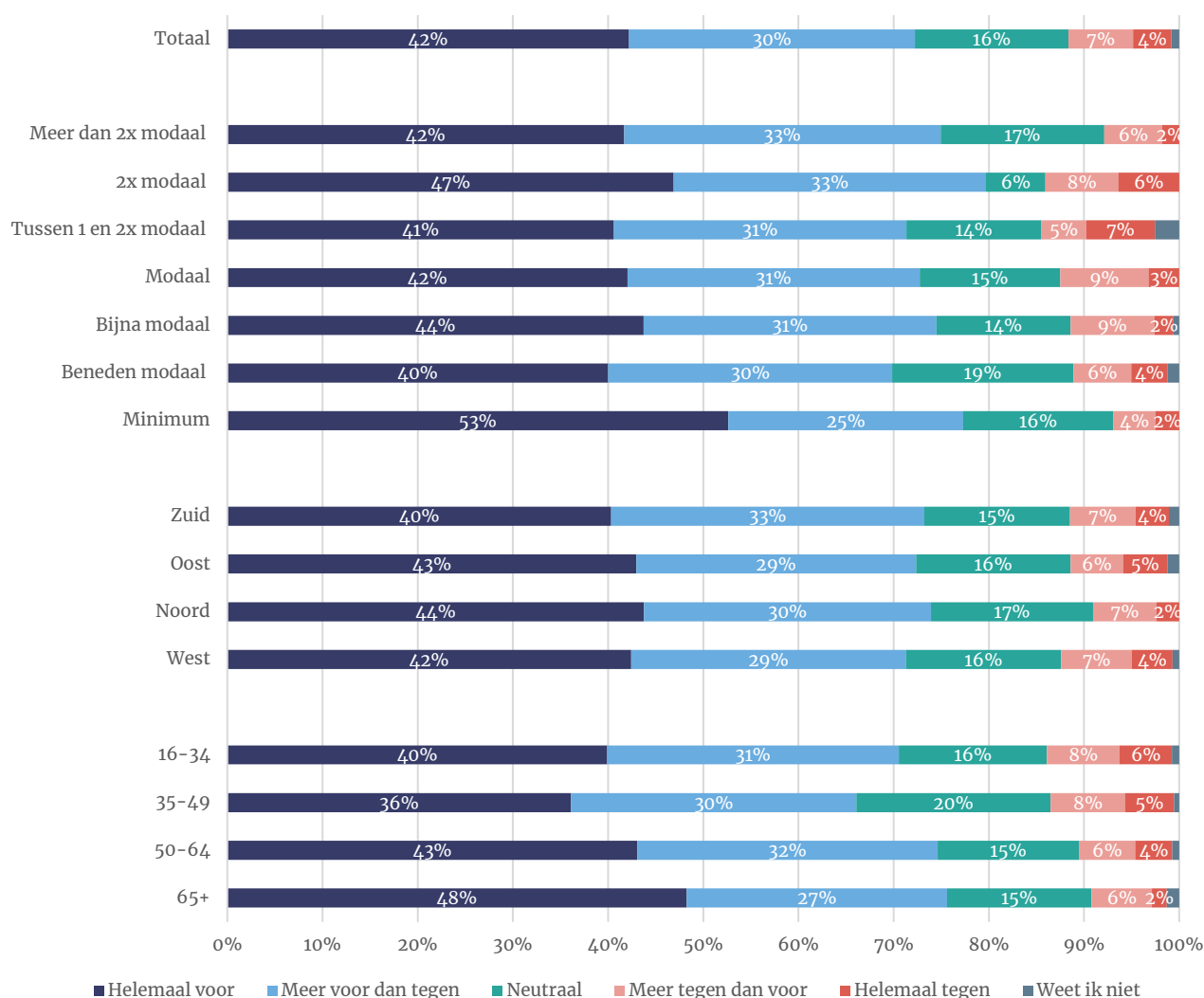
4.12.3 Steun naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken (verbannen)

Steun voor het verbannen van wegwerpplastics in de horeca hangt in beperkte mate af van socio-demografische kenmerken. Nederlanders met een minimuminkomen zijn iets vaker geneigd helemaal voor de maatregel te zijn dan gemiddeld (53% tegenover 42%). Verder zien we geen verschillen naar inkomensgroep. Regionale verschillen zijn er ook niet. Wel zijn ouderen (48% helemaal voor) vaker geneigd de maatregel te steunen dan 35- tot 49-jarigen (36% helemaal voor).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.156)

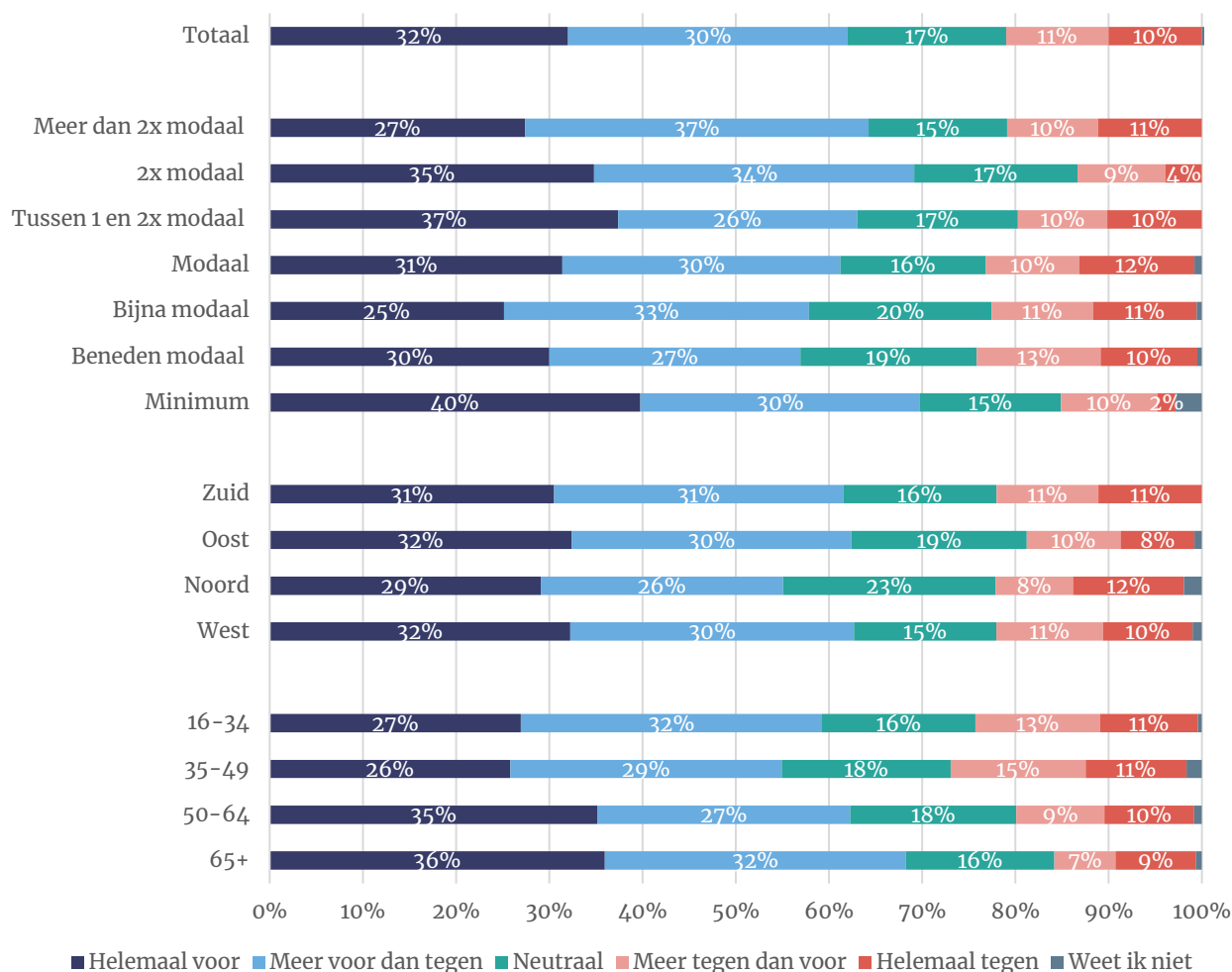


Steun naar socio-demografische kenmerken (betalen)

Nederlanders met een minimuminkomen zijn vaker voor het betalen voor wegwerpplastics dan andere inkomensgroepen (behalve de groep die tussen één keer en twee keer modaal verdient). Vier op de tien minima zijn zelfs helemaal voor de maatregel. Daarentegen zien we wel dat het minste enthousiasme zich bevindt onder de twee inkomensgroepen daar boven (bijna modaal en beneden modaal).

Naar regio zien we geen verschillen, terwijl 50-plussers vaker helemaal voor de maatregel zijn dan de twee jongste leeftijdsgroepen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.216)

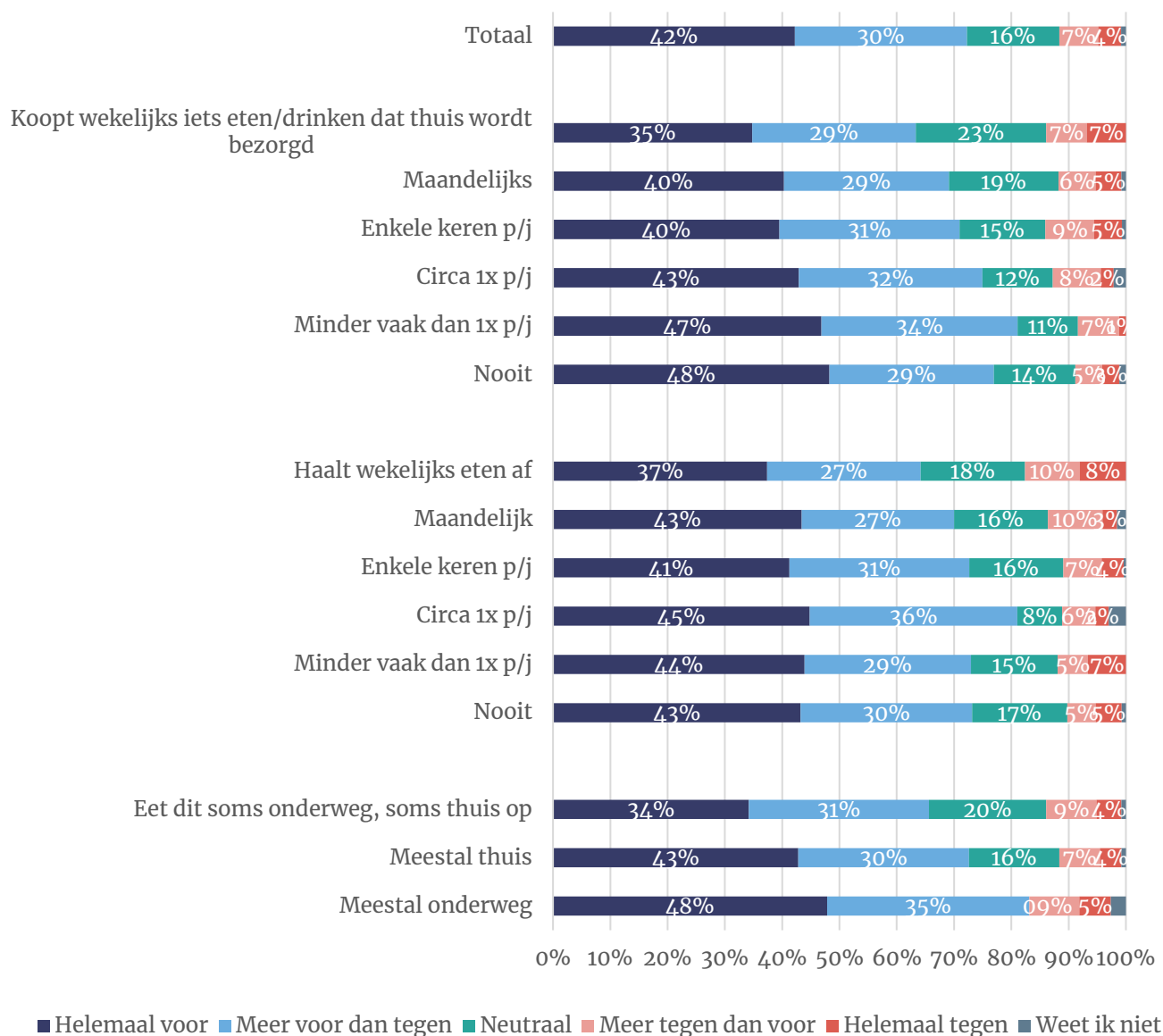


Steun naar huidig gedrag (verbannen)

Nederlanders die wekelijks iets te eten of drinken kopen dat thuis wordt bezorgd zijn minder enthousiast over het verbannen van wegwerpplastics in de horeca dan Nederlanders die dit nooit doen. Desondanks is het verschil niet heel groot. Van de eerste groep is 64 procent (helemaal) voor de maatregel, terwijl dit 77 procent van de laatste groep betreft.

Mensen die wekelijks eten afhalen zijn ook iets huiveriger (14% tegen), maar opnieuw wijkt dit niet veel af van het gemiddelde (11% tegen).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.156)

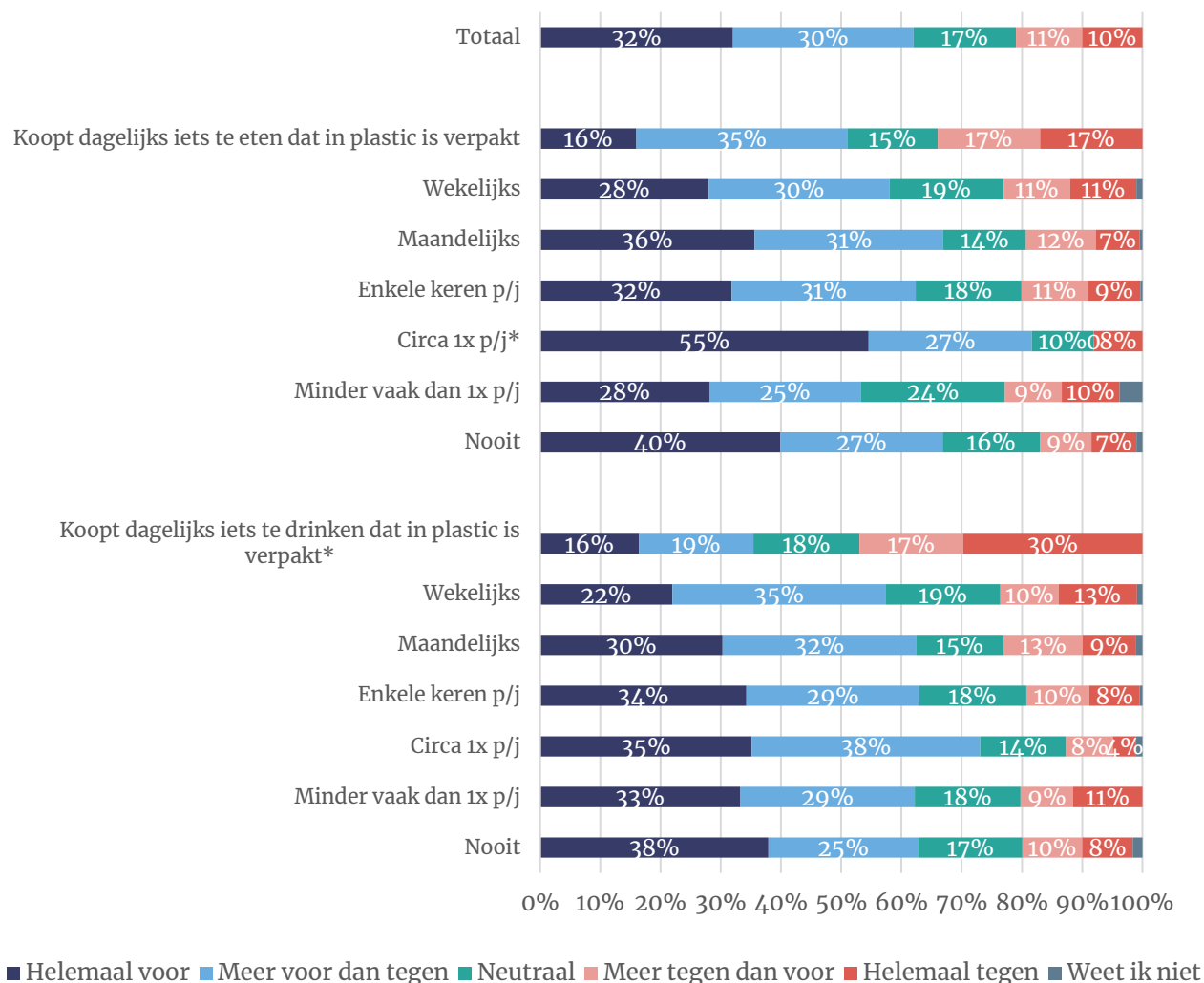


Steun naar huidig gedrag (betalen)

Steun voor betalen voor wegwerpplastics varieert sterk naar huidig gedrag. Een op de drie (34%) van de Nederlanders die dagelijks in plastic verpakt eten kopen zijn (helemaal) tegen de maatregel. Dit geldt voor slechts zestien procent van de mensen die dit nooit doen.

Bijna de helft (47%) van de Nederlanders die dagelijks iets te drinken bestellen dat in plastic is verpakt is (helemaal) tegen de maatregel. Ook onder mensen die dit wekelijks (23% tegen) of maandelijks (22% tegen) doen is vrij veel scepsis.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.216)⁵⁵



⁵⁵ De percentages voor koopt dagelijks iets te drinken dat in plastic is verpakt (n=37) en koopt circa een keer per jaar iets te eten dat in plastic is verpakt (n=28) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.

4.12.4 Verwacht gedrag

De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

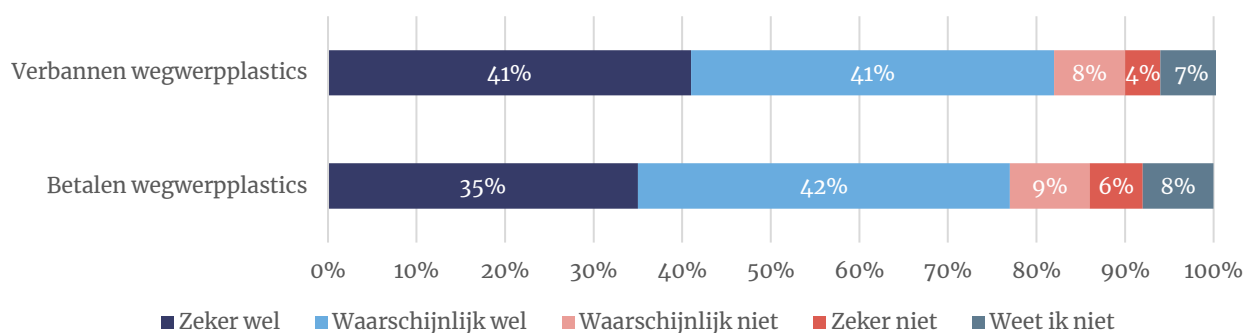
Nederlanders die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is zijn geneigd zich te houden aan de maatregel ‘verbannen wegwerpplastics’. Twaalf procent geeft aan waarschijnlijk (8%) of zeker (4%) geen statiegeld te betalen voor de herbruikbare verpakking en deze verpakking weer in te leveren. Vier op tien (41%) gaat dit zeker wel doen.

Een extra bedrag betalen voor in plastic verpakte producten leidt tot iets meer scepsis. Vijftien procent gaat dit zeker (6%) of waarschijnlijk (9%) niet doen. Ruim een op de drie (35%) gaat dit zeker wel doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Verbannen: Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je statiegeld betaalt voor de herbruikbare verpakking en dat je die weer inlevert. Betalen: Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je een extra bedrag gaat betalen als je een product koopt dat in plastic is verpakt.

Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (Verbannen n=1.041, Betalen n=1.181)



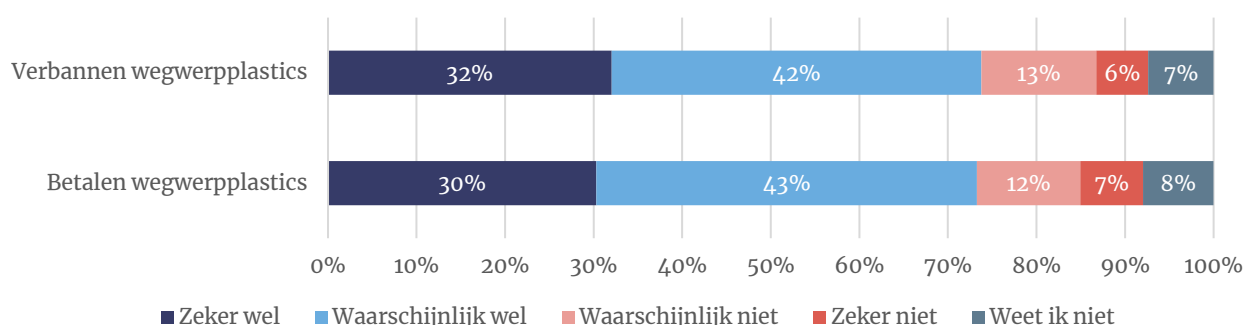
Geneigdheid tot gedragsverandering

Het verbannen van wegwerpplastics heeft als gedragsdoel dat mensen herbruikbare verpakkingen gaan gebruiken of vaker een eigen beker of maaltijdbox meenemen. Een derde (32%) van de Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is geven aan dit zeker te gaan doen. Een vijfde (13% waarschijnlijk niet, 6% zeker niet) neigt ernaar dit niet te gaan doen.

Het beprijzen van wegwerpplastics heeft als doel dat we plastic wegwerpverpakkingen gaan weigeren en gaan kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking. Drie op tien Nederlanders (op wie de maatregel van toepassing is) zegt dit te gaan doen. Zeven procent gaat dit zeker niet doen en 12 procent waarschijnlijk niet.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Verbannen: Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen herbruikbare verpakkingen gaan gebruiken of vaker een eigen beker of maaltijdbox meenemen. Betalen: Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen plastic wegwerpverpakkingen gaan weigeren en gaan kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (Verbannen n=1.041, Betalen n=1.181)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Eerst zoomen we in op het **verbannen van wegwerpplastics**. Hierbij was het gewenste gedrag als volgt beschreven: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen herbruikbare verpakkingen gaan gebruiken of vaker een eigen beker of maaltijdbox meenemen.”

Maatregel ‘gewoon’ invoeren

“Gewoon verplichten, dan kan je als consument niets anders dan betalen of je eigen verpakking meenemen.”

“Niets, ik zou het doen. Gewoon invoeren.”

“Regels invoeren, wettelijk verplichten, dan doet (bijna) iedereen mee.”

“Verplichten, net als statiegeld.”

Alternatief aanbieden

“Alternatieven milieuvriendelijk verpakkingen aanbieden.”

“Goed functionerend alternatief of voor plastic.”

“Herbruikbare alternatieven goedkoper maken.”



Informatievoorziening

“Campagne voeren d.m.v. tv spots, post, social media etc. Beschikbaar maken door horeca, winkels etc. verpakkingen te helpen aanschaffen etc.”

“Goed uitleggen in jip en janneke taal en ook in verschillende talen laten vertalen zodat iedereen bereikt wordt.”

“Deze actie goed onderbouwen.”

“Informatiecampagnes en brede beschikbaarheid van alternatieven die bij verschillende horeca instellingen gebruikt (ingeleverd en weer hergebruikt) kunnen worden. Dus als ik bij restaurant A een verpakking meekrijg, dat ik die dan bij restaurant B weer in kan leveren en zonder extra betaling een nieuwe (afgewassen/gerecyclede) verpakking meekrijg.”

Het gewenste gedrag bij **betalen voor wegwerpplastics** was als volgt omschreven: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen plastic wegwerpverpakkingen gaan weigeren en gaan kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking.”

Wegwerpverpakkingen (flink) duurder maken

“1€ per beker erbij rekenen. Dan gaat het wel over hoor. Gewoon je eigen beker weer mee, net als vroeger.”

“(Fikse) accijns op plastic verpakkingen en btw-verlaging op onverpakte en/of papier-verpakte groentes, vlees, fruit en andere voedingswaren !!!”

“Extra belasting op verpakkingen.”

Alternatief aanbieden

“Als alle plastic verpakte producten duurder worden en er een goed alternatief is, stapt iedereen over.”

“Alternatieven milieuvriendelijke verpakkingen aanbieden.”

“Als er een alternatief wordt geboden in de vorm van herbruikbare verpakking waarschijnlijk wel.”

“Dan moet er voldoende keus zijn! En juist deze artikelen goedkoper maken dan die met plastic er omheen.”

De bal bij de producent leggen

“Fabrikanten verplichten om duurzame verpakkingen te gebruiken. Consumenten hebben nu vaak geen keus.”

“Fabrikanten verplichten tot verminderen van plastic verpakkingen.”

“Hierin hebben consumenten weinig of geen keus. Effect moet gezocht worden bij de fabriek/leverancier.”

Wegwerpplastic verbieden

“Heffing of verbod op wegwerp.”

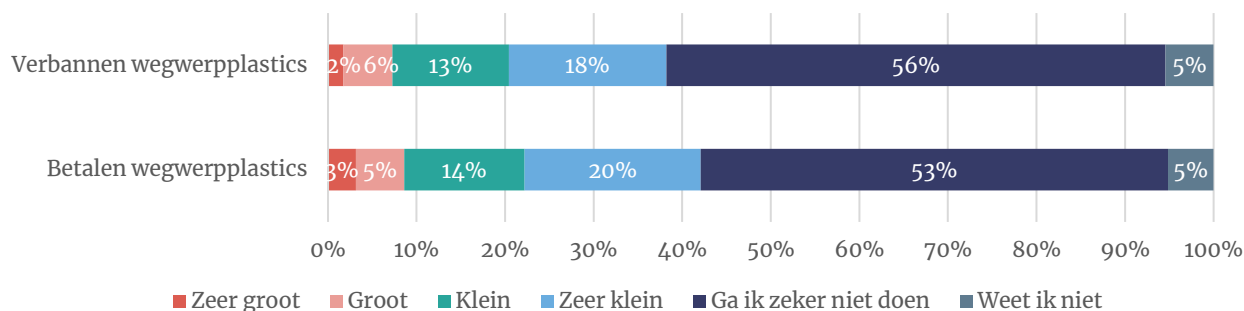
“Plastic wegwerpverpakkingen verbieden.”

“Verbod plastic verpakking, dus alleen eigen verpakkingsmateriaal mee nemen zoals op de markt.”

Neiging tot verzet

In beide gevallen geeft acht procent aan dat de kans (zeer) groot is dat zij zich actief gaan verzetten tegen de maatregel.

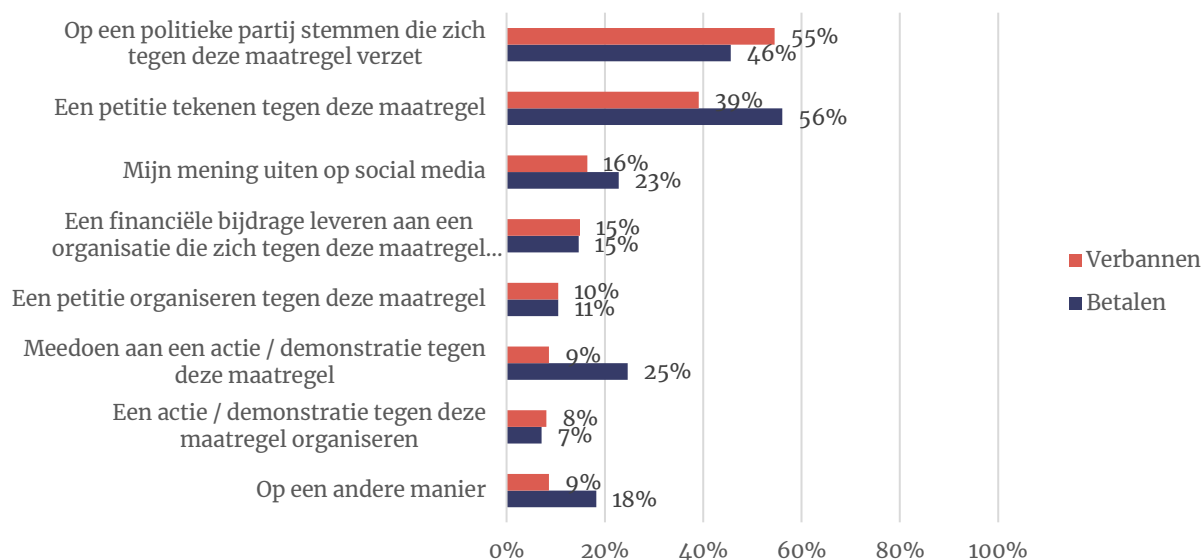
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



Nederlanders die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel vroegen wij vervolgens hoe zij in verzet zullen komen. Meer dan de helft (56%) geeft aan een petitie te zullen tekenen tegen de betaalmaatregel, voor verbannen (39%) geldt dit iets minder sterk. Ongeveer de helft geeft voor beide maatregelen aan op een partij te gaan stemmen die zich verzet tegen de maatregel.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (Verbannen n=102, Betalen n=103)



4.12.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

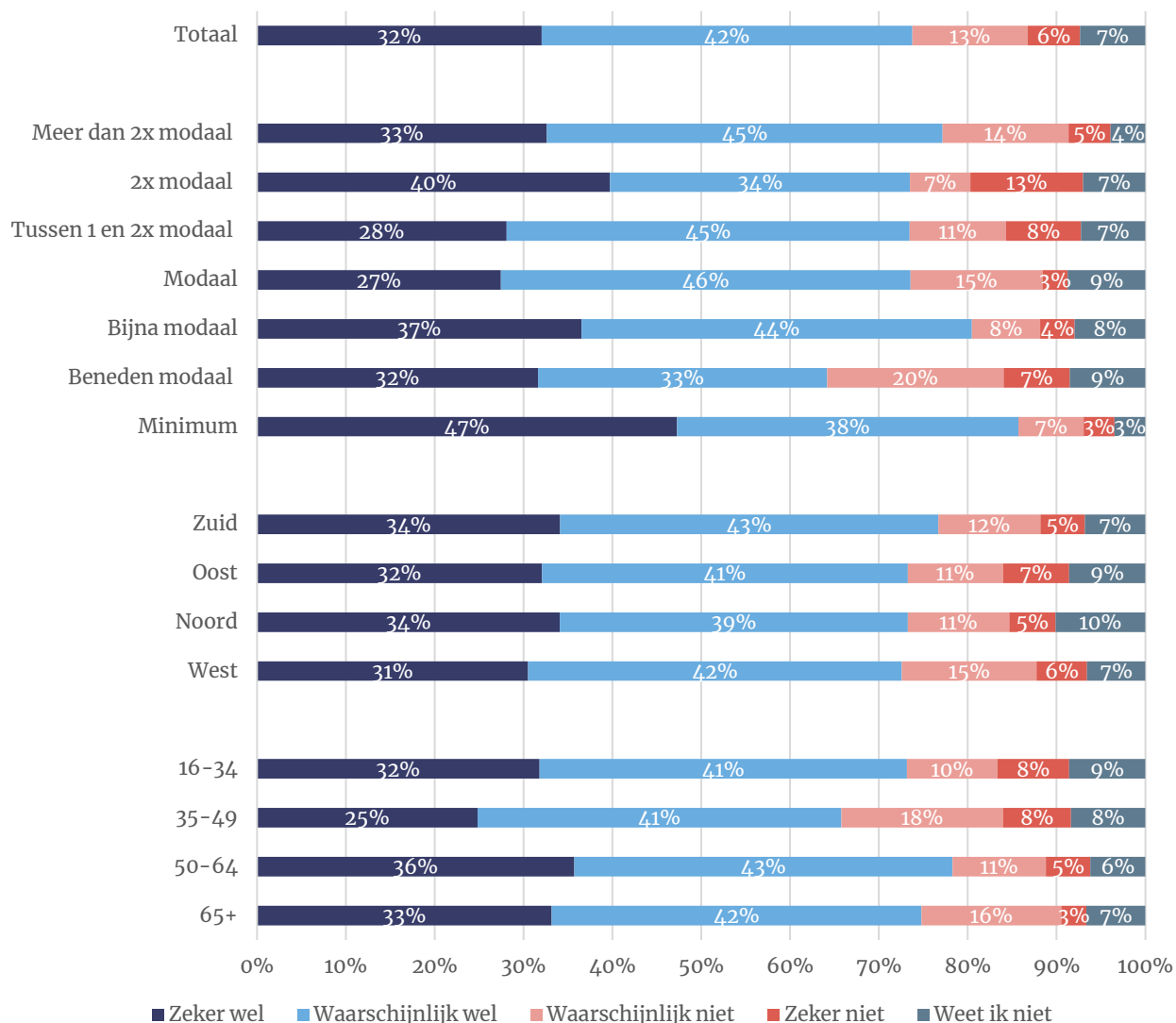
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken (verbannen)

Mensen met een minimuminkomen zijn vaker geneigd het gewenste gedrag te gaan vertonen dan andere inkomensgroepen. Bijna de helft (47%) van deze groep zegt dit zeker te gaan doen, tegenover 32 procent gemiddeld. Een mogelijke verklaring voor deze bevinding is dat deze groep dit gedrag sowieso al vertoont. Naar regio zien we geen verschillen. De leeftijdscategorie 35 tot 49 jaar is iets minder geneigd het gewenste gedrag te gaan vertonen (25% zeker wel, gemiddeld is 32%).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen herbruikbare verpakkingen gaan gebruiken of vaker een eigen beker of maaltijdbox meenemen. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.041)

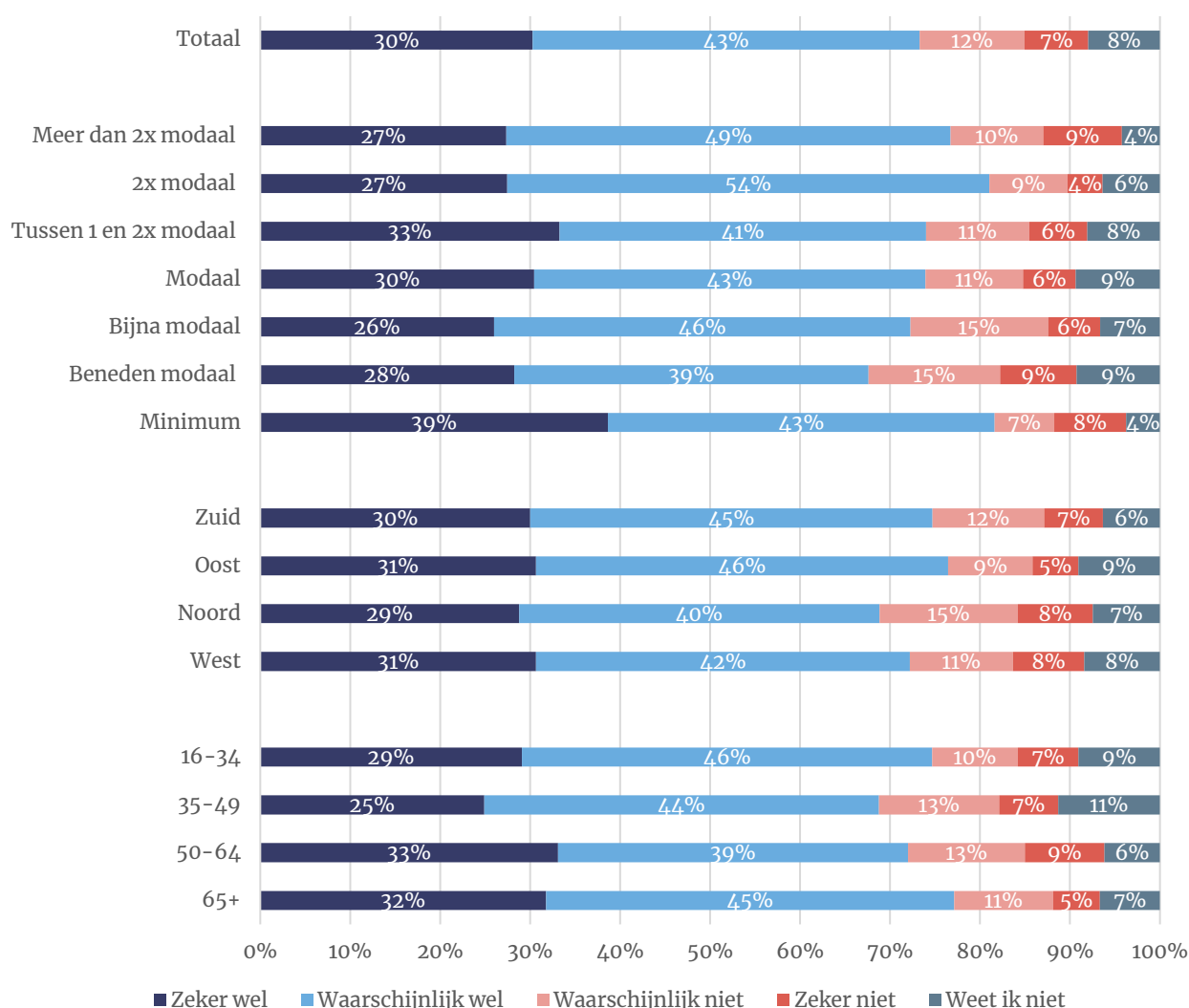


Socio-demografische kenmerken (Betalen)

Net als bij het verbannen van wegwerpplastics zien we ook dat bij het betalen voor wegwerpplastics de geneigdheid tot het vertonen van het gewenste gedrag groot is onder minimuminkomens. Vier op de tien (39%) van deze groep zegt zeker plastic wegwerpverpakkingen te gaan weigeren en te kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking. De groep daar net boven (beneden modaal) is juist weer minder geneigd dit te doen. Een op vier (24%) van deze groep gaat dit waarschijnlijk of zeker niet doen terwijl het gemiddelde 19 procent is. Naar regio en leeftijd treden nauwelijks verschillen op, als zijn 35- tot 49-jarigen iets minder geneigd tot het gewenste gedrag.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen plastic wegwerpverpakkingen gaan weigeren en gaan kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.181)



Huidig gedrag (verbannen)

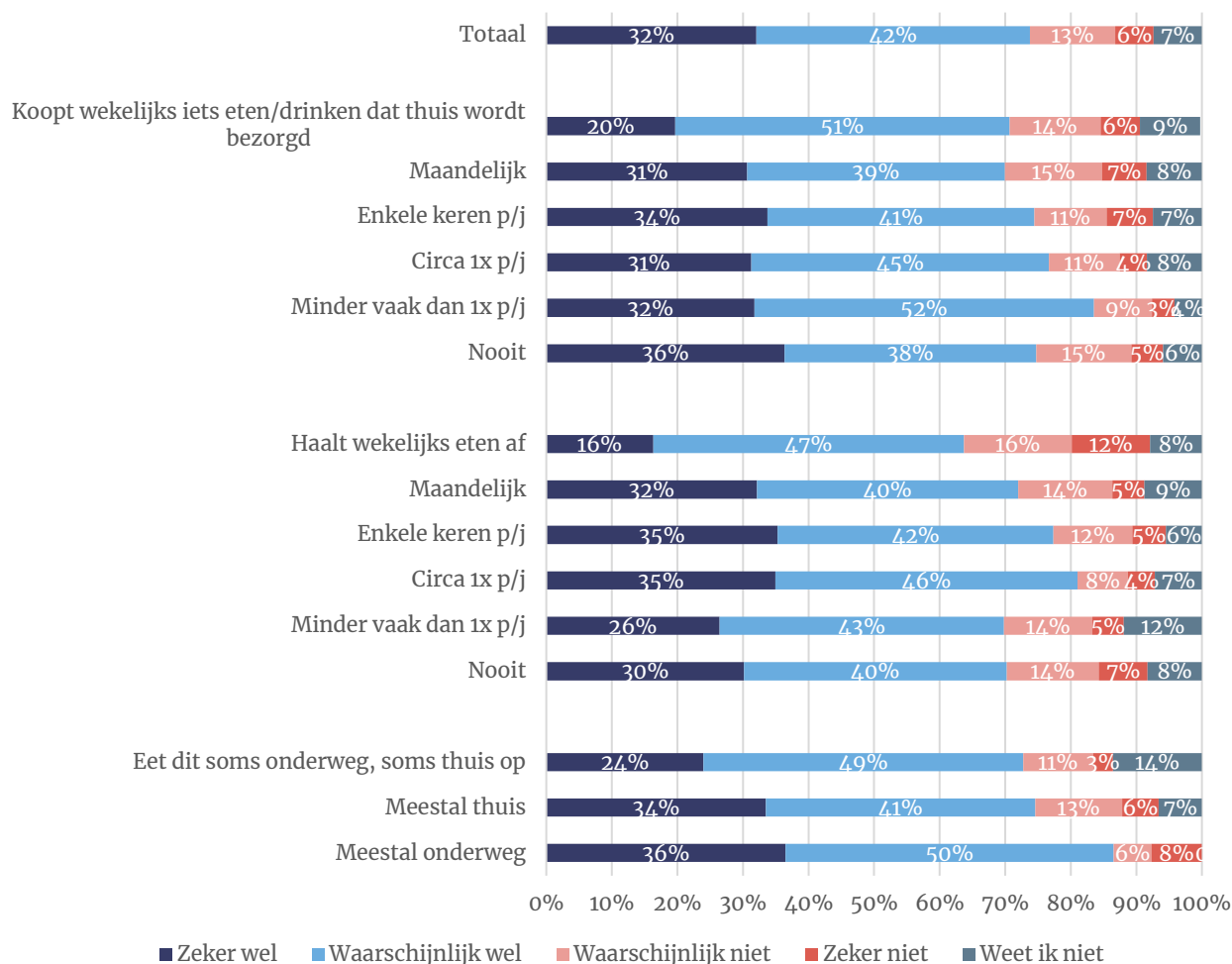
Een op de vijf Nederlanders die wekelijks iets te eten of drinken bestelt geeft aan zeker het gewenste gedrag uit te gaan voeren als de maatregel wordt ingevoerd. Dat is een stuk minder dan het gemiddelde (32%).

Nederlanders die wekelijks eten afhalen zijn nog minder geneigd dit te gaan doen. Slechts 16 procent gaat zeker herbruikbare verpakkingen gebruiken of een eigen beker of maaltijdbox meenemen. Twaalf procent doet dit zeker niet terwijl zestien procent dit waarschijnlijk niet gaat doen.

Of mensen thuis of onderweg afhaaleten nuttigen heeft geen effect op de gedragsgeneigdheid. Wel zien dat we mensen die dit afwisselen dit minder vaak zeker gaan doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen herbruikbare verpakkingen gaan gebruiken of vaker een eigen beker of maaltijdbox meenemen. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.041)



Huidig gedrag (betalen)

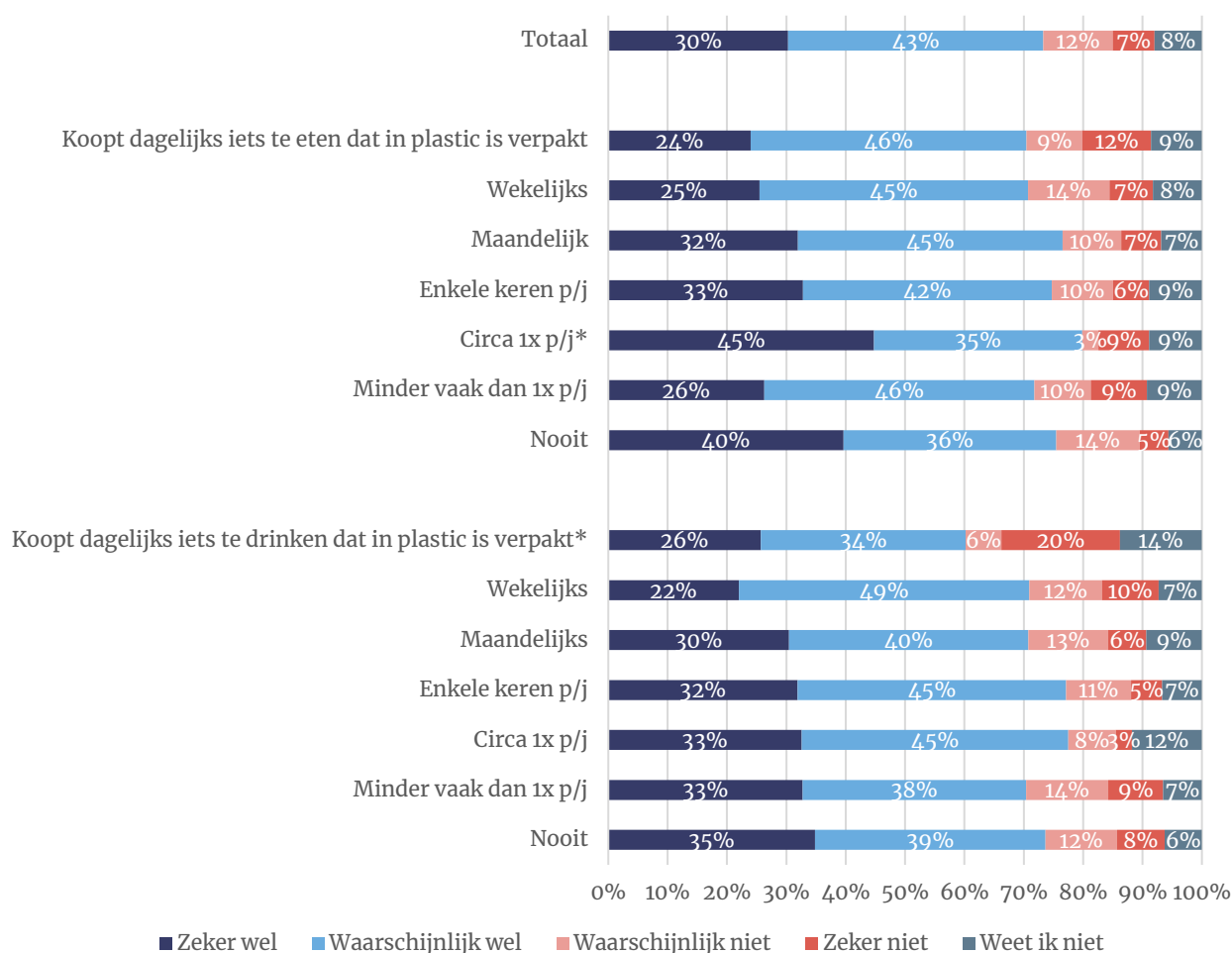
Een op de vier Nederlanders die dagelijks of wekelijks eten kopen dat in plastic is verpakt zeggen zeker plastic wegwerpverpakkingen te gaan weigeren en te kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking als de maatregel wordt ingevoerd. Dat is nipt meer dan gemiddeld (30%). Circa een op vijf (21%) van beide groepen gaan dit zeker of waarschijnlijk niet doen.

Een op de vier (26%, indicatief vanwege lage n) Nederlanders die dagelijks in plastic verpakt drinken kopen zijn niet geneigd tot gedragsverandering. Van degenen die wekelijks in plastic verpakt drinken kopen gaat 22 procent zeker het gewenste gedrag uitvoeren. Dat is iets minder dan gemiddeld (30%), maar de verschillen tussen de verschillende groepen zijn beperkt.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? ⁵⁶

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen plastic wegwerpverpakkingen gaan weigeren en gaan kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking.

Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.181)



⁵⁶ De percentages voor koopt dagelijks iets te drinken dat in plastic is verpakt (n=37) en koopt circa een keer per jaar iets te eten dat in plastic is verpakt (n=28) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.



4.12.6 Naleving naar kenmerken

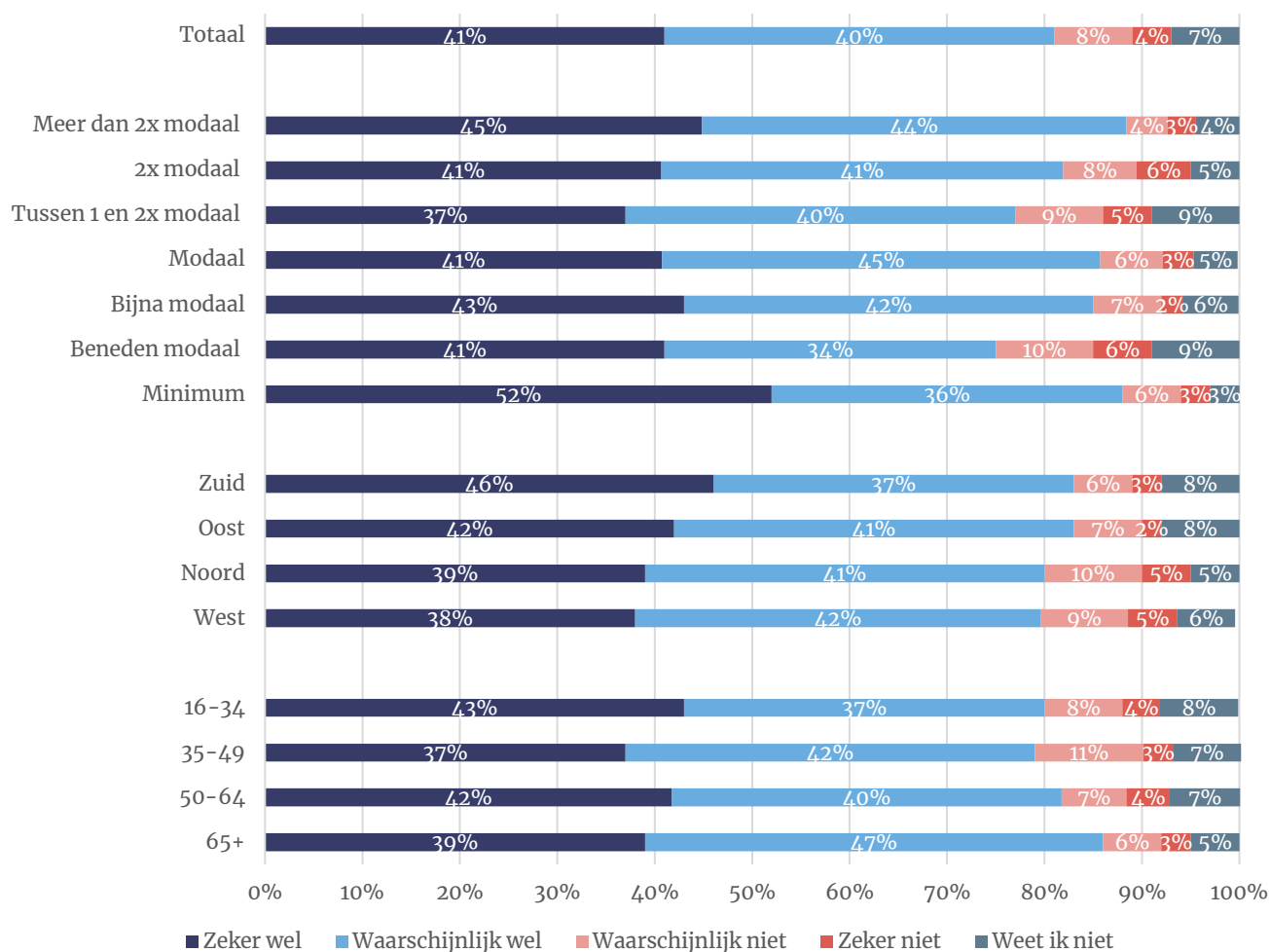
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch (verbannen)

Nederlanders met een minimuminkomen zijn het meest geneigd tot naleving van de maatregel (52% zeker). Opvallend is dat de weerstand het grootst is onder de inkomensgroep daar net boven (beneden modaal): 16 procent gaat zich waarschijnlijk of zeker niet aan de maatregel houden. Naar regio en leeftijd treden geen noemenswaardige verschillen op.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je statiegeld betaalt voor de herbruikbare verpakking en dat je die weer inlevert. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.041)

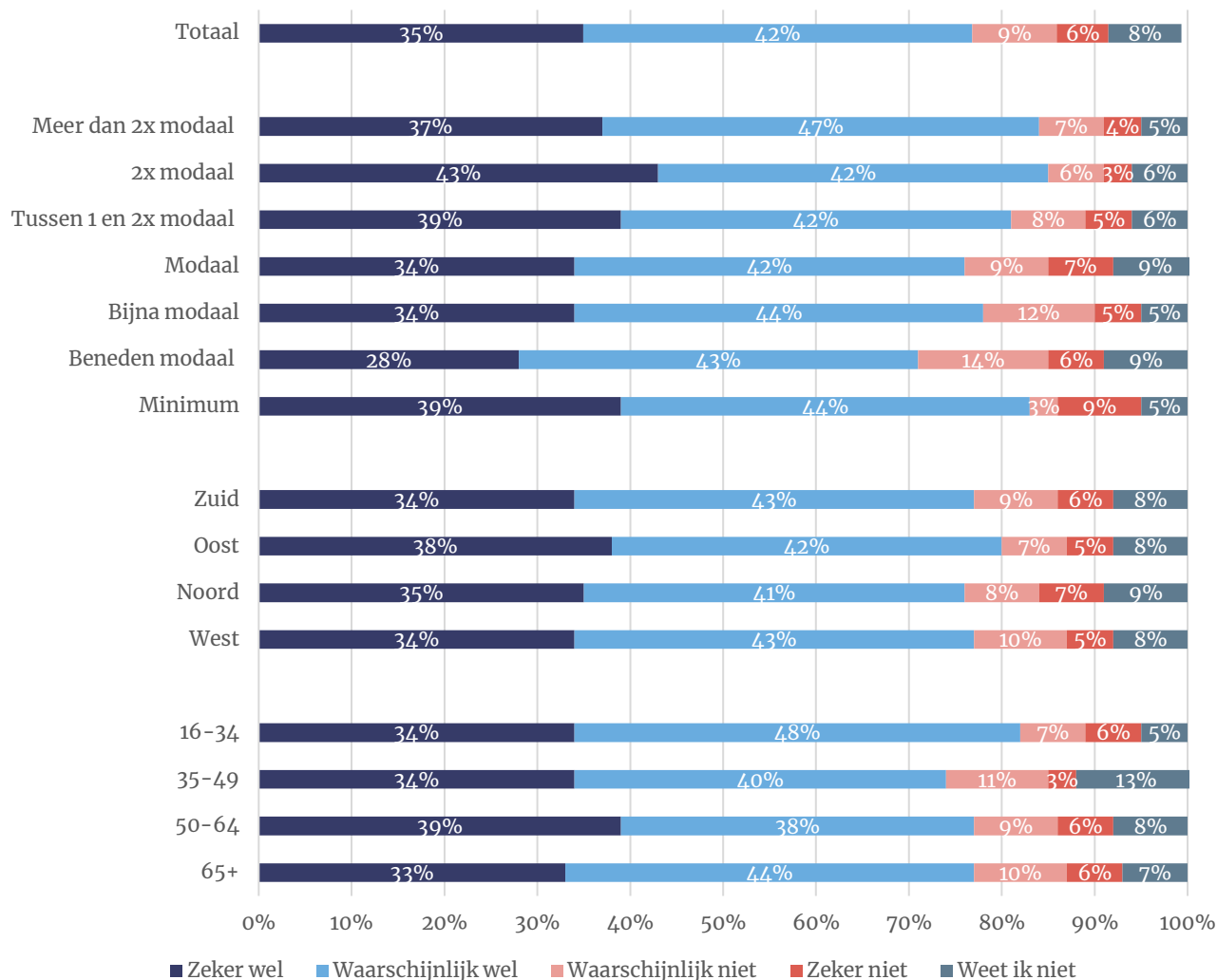


Socio-demografisch (betalen)

Er is geen duidelijk verband tussen inkomen en intentie tot naleving. Nederlanders die twee keer modaal verdienen zijn het meest geneigd extra te gaan betalen als ze een product kopen dat in plastic is verpakt (43% zeker). Sceptis is het duidelijkst zichtbaar bij de groep die beneden modaal verdient. Een op vijf is niet van plan de maatregel na te leven, terwijl 28 procent dit zeker wel gaat doen. Naar regio en leeftijd treden geen verschillen op.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je een extra bedrag gaat betalen als je een product koopt dat in plastic is verpakt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.181)

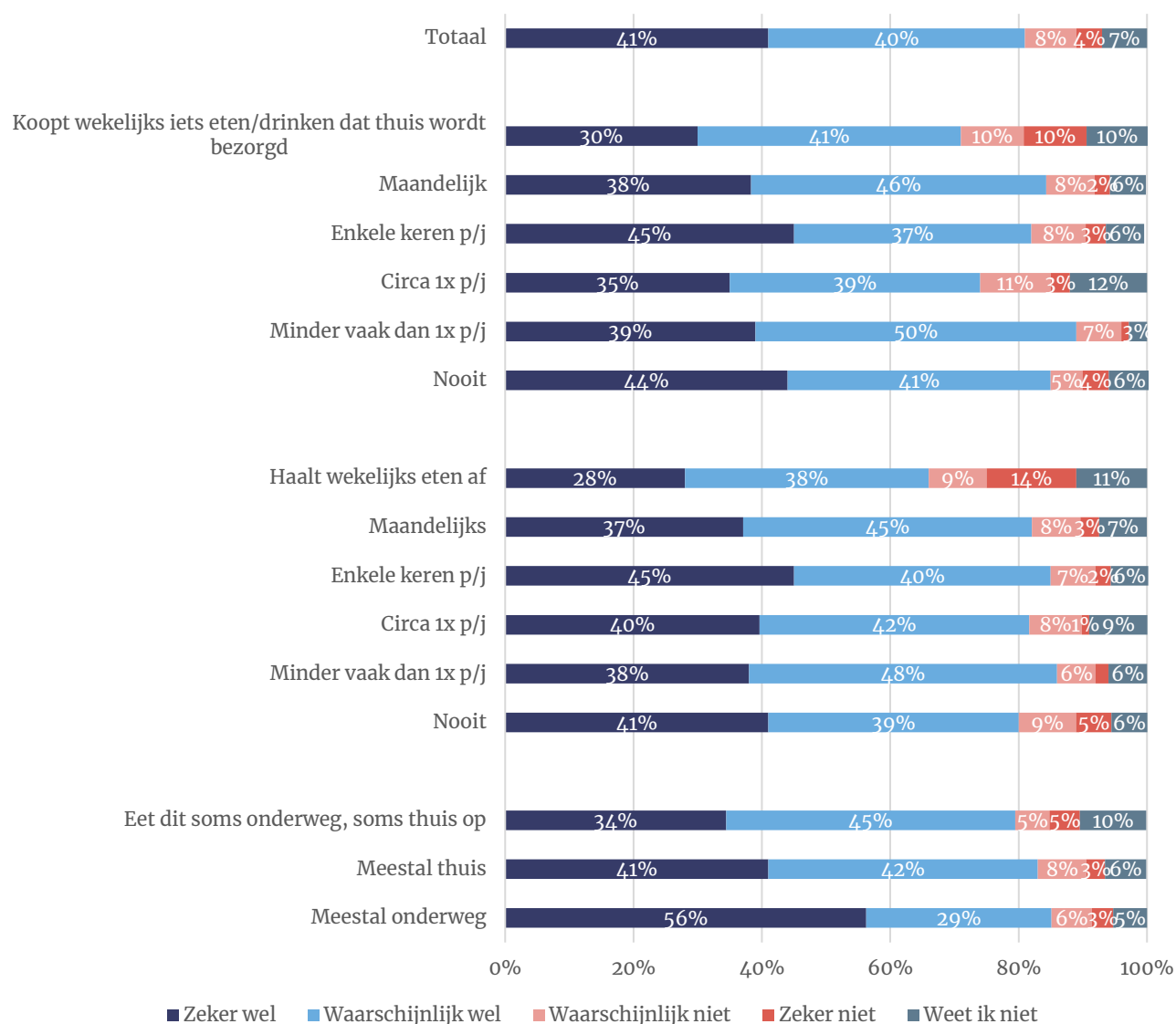


Huidig gedrag (verbannen)

Tien procent van de Nederlanders die wekelijks iets te eten of te drinken bestellen dat thuis wordt bezorgd is zeker niet van plan statiegeld te betalen voor een herbruikbare verpakking en die vervolgens weer in te leveren. Nog eens een op de tien is dit waarschijnlijk niet van plan, terwijl drie op de tien dit ‘zeker’ wel gaan doen. Bijna een kwart (23%) van de mensen die wekelijks eten afhalen is niet van plan zich te houden aan de maatregel, een iets groter deel (28%) is dit zeker wel van plan. Degenen die afhaaleten onderweg opeten zijn een stuk vaker geneigd zich te houden aan de maatregel (56% zeker) dan mensen die het thuis op eten (41% zeker).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je statiegeld betaalt voor de herbruikbare verpakking en dat je die weer inlevert. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.041)

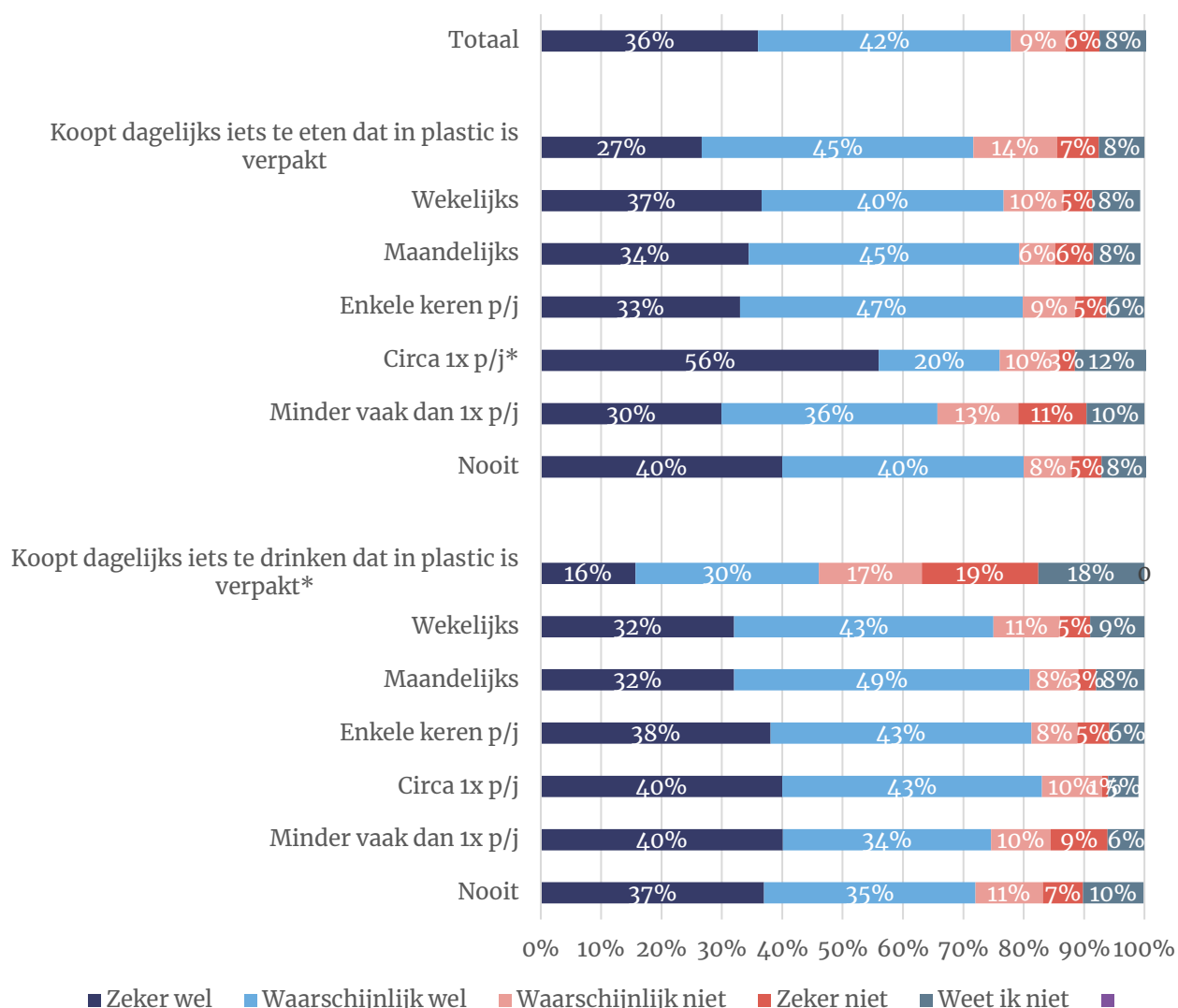


Huidig gedrag (betalen)

Veelgebruikers van plastic verpakkingen zijn iets minder vaak geneigd de maatregel na te leven dan anderen. Ruim een op de vier (27%) Nederlanders die dagelijks eten kopen dat in plastic is verpakt zegt zeker extra te gaan betalen voor deze verpakkingen. Circa een op de vijf zegt dit zeker (7%) of waarschijnlijk (14%) niet te gaan doen. Slechts 16 procent van de Nederlanders die dagelijks iets te drinken kopen dat in plastic is verpakt zegt de maatregel te zullen naleven. Dat is veel minder dan gemiddeld (35% zeker) al moet hierbij worden vermeld dat dit een indicatief percentage is vanwege het lage aantal waarnemingen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?⁵⁷

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je een extra bedrag gaat betalen als je een product koopt dat in plastic is verpakt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.181)



⁵⁷ De percentages voor koopt dagelijks iets te drinken dat in plastic is verpakt (n=37) en koopt circa een keer per jaar iets te eten dat in plastic is verpakt (n=28) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.

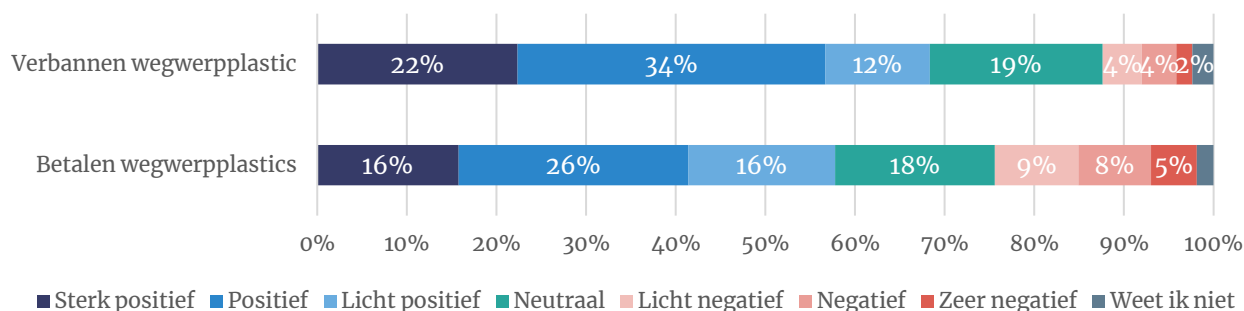


4.12.7 Persoonlijke relevantie

Ruim een op de vijf (22%) denkt dat het verbannen van wegwerpplastics een sterk positieve uitwerking op zijn of haar leven gaat hebben. In totaal is twee derde positief.

Het beprizen van wegwerpplastics wordt iets minder positief ingeschat. Bijna zes op de tien denken dat de maatregel een positieve uitwerking zal hebben op zijn of haar leven.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



4.12.8 Betrokkenheid

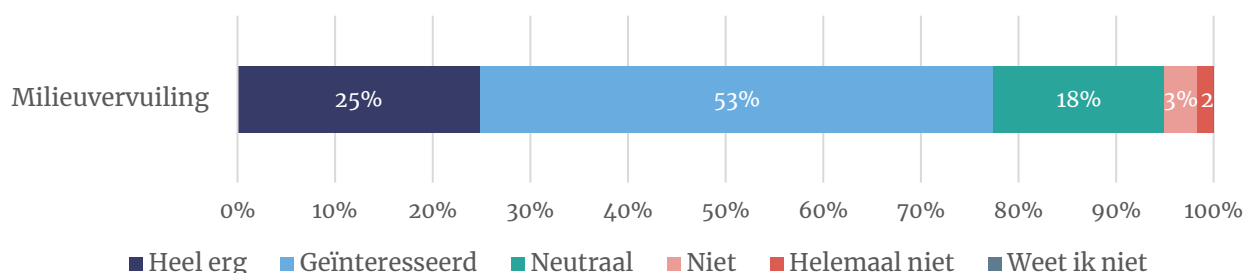
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregelen "Verbod op gebruik van wegwerpverpakkingen door de horeca" en "Betalen voor wegwerpverpakkingen" zijn bedoeld om een probleem tegen te gaan: milieuvervuiling.

Interesse

Ruim driekwart (78%) is (heel erg) geïnteresseerd in dit probleem. Vijf procent is (helemaal) niet geïnteresseerd in milieuvervuiling.

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)

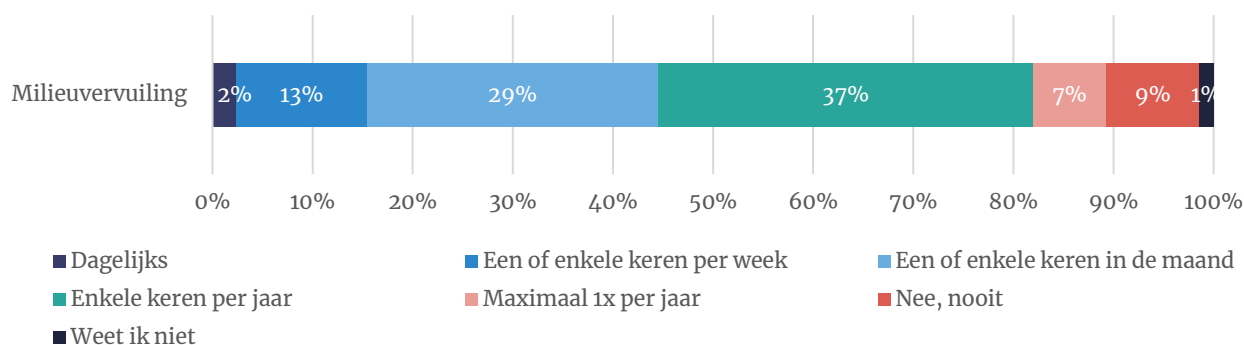


Frequentie gespreksonderwerp

Ongeveer een op de zeven (15%) heeft het tenminste een keer per week over milieuvervuiling. Slechts negen procent heeft het hier nooit over.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

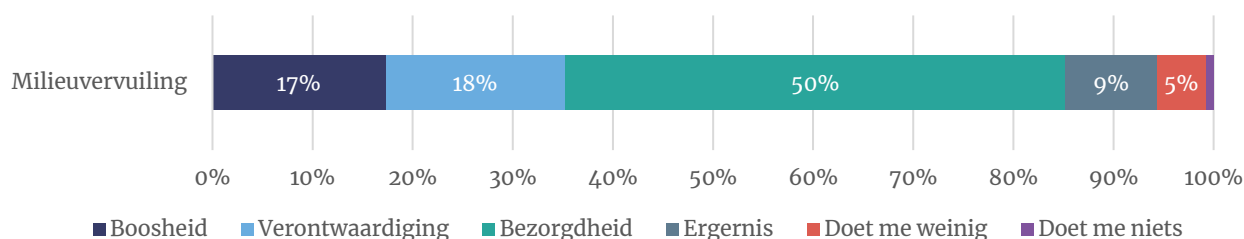
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)



Emotie

Milieuvervuiling roept vooral bezorgdheid (50%) op. In mindere mate ook boosheid en verontwaardiging. Slechts 6 procent doet het weinig of niets.

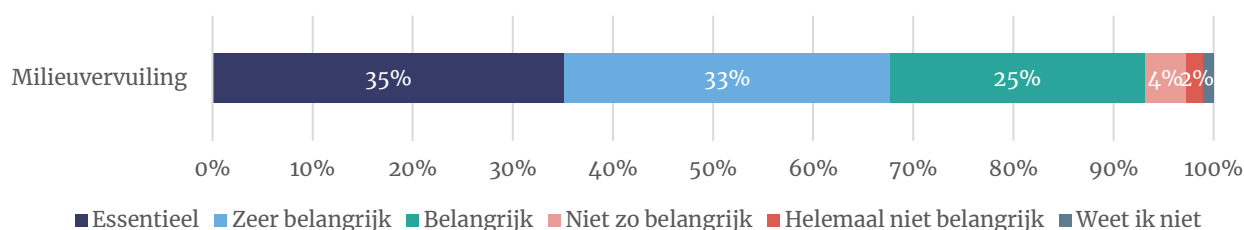
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)



Gepercipieerde urgentie

Ruim een op drie (35%) vindt het essentieel dat milieuvervuiling 'nu door de overheid wordt aangepakt'. Bijna iedereen (93%) vindt het in ieder geval belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)



4.13 Retourkosten

Deze paragraaf gaat in op de maatregel retourkosten. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Verplichte terugstuurkosten bij online bestellingen

Nu is het terugsturen van online bestelde producten gratis. Gratis terugzending zorgt voor extra verkeersdrukte en uitstoot van schadelijke stoffen door bestelbusjes die bestellingen bezorgen en ophalen. De overheid wil de natuur en het milieu verbeteren en de leefbaarheid in steden en dorpen vergroten.

Een idee hiervoor is om klanten van webwinkels 5 euro te laten betalen voor elke teruggestuurde bestelling. Dit geldt dan voor alle webwinkels die aan klanten in Nederland producten leveren.

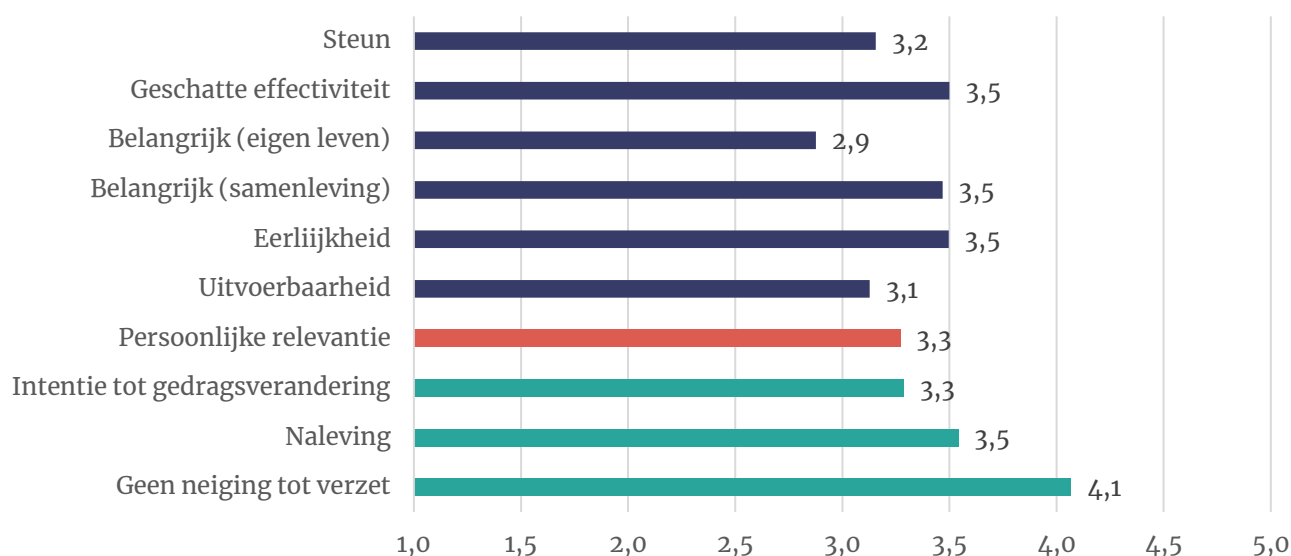
4.13.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

Alleen op de determinant “belangrijk voor eigen leven” scoort deze maatregel lager dan neutraal.

Scores voor maatregel “Verplichte terugstuurkosten bij online bestellingen”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



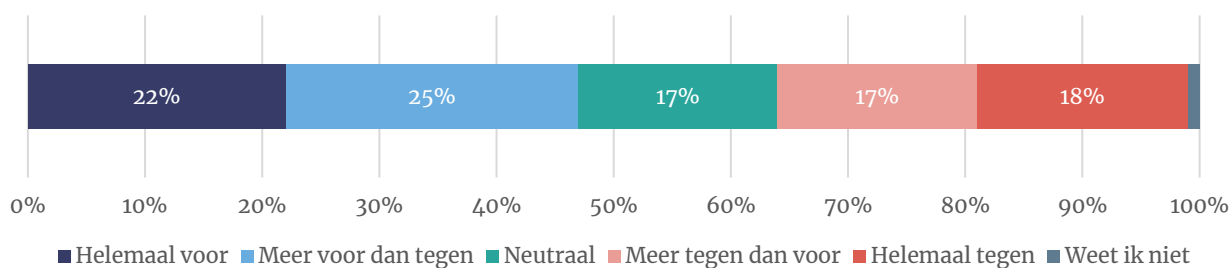
4.13.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn per saldo voor het invoeren van retourkosten. Net iets meer dan een op de vijf (22%) is helemaal voor, een kwart is meer voor dan tegen (25%). Bijna een op de vijf (18%) is helemaal tegen de maatregel.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)



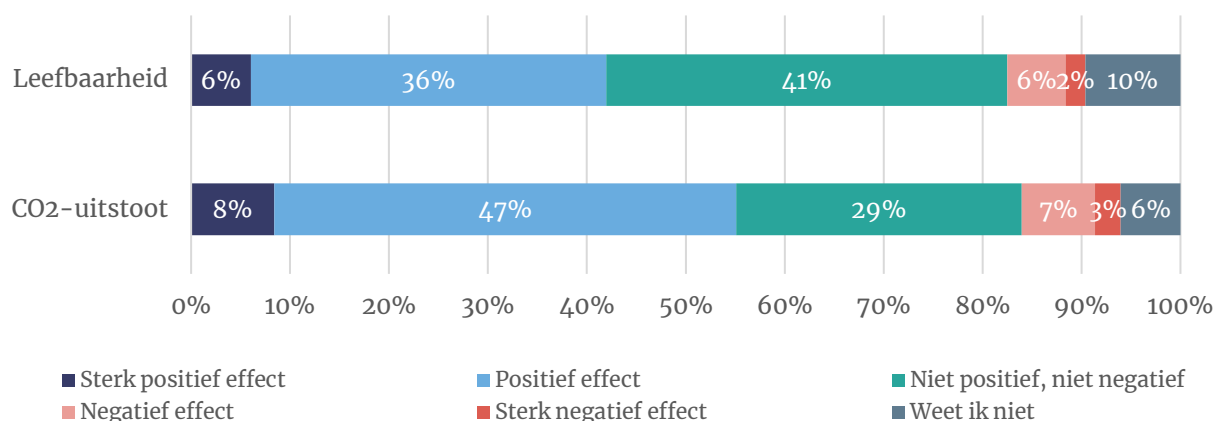
Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van twee problemen: leefbaarheid en CO₂-uitstoot.

Net iets meer dan vier op de tien Nederlanders verwachten dat de retourtax een (sterk) positief effect zal hebben op de leefbaarheid, een bijna even grote groep is neutraal over het effect. Slechts acht procent verwacht (sterk) negatieve effecten.

De meerderheid (55%) verwacht dat de retourtax een (sterk) positief effect heeft op het verminderen van de CO₂-uitstoot. Tien procent verwacht (sterk) negatieve effecten.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)

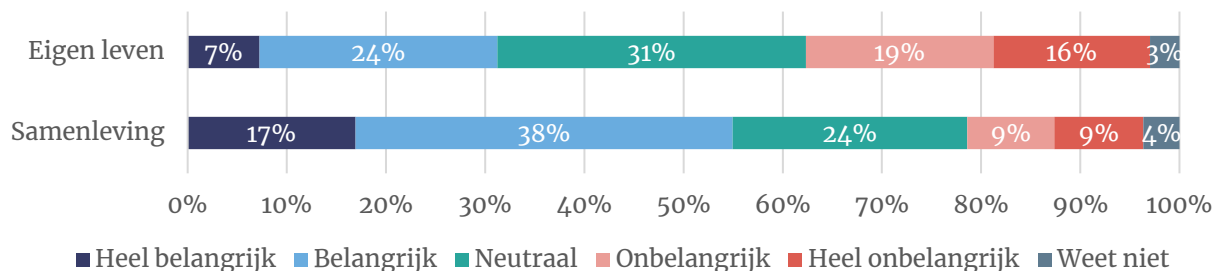


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Nederlanders zijn redelijk verdeeld over het belang van de retourtaks op hun eigen leven. Zo vindt 35 procent het (heel) onbelangrijk, terwijl een bijna even grote groep het (heel) belangrijk vindt (31%). Een vergelijkbaar deel is neutraal (31%).

Nederlanders vinden de retourtaks belangrijker voor de samenleving. De meerderheid vindt het namelijk (heel) belangrijk (55%), een kwart is neutraal en bijna een op de tien vindt het (heel) onbelangrijk (18%).

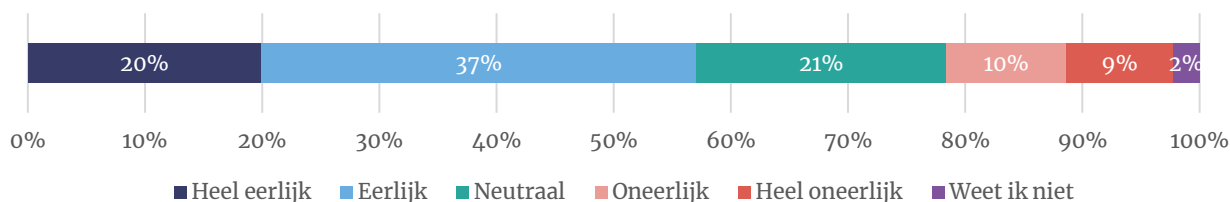
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)



Eerlijkheid

De meerderheid beschouwd de maatregel als (heel) eerlijk (57%), een op de vijf vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. De meest gehoorde kritieken (beide 57%) is dat de maatregel geen oplossing zou zijn voor het probleem (in dit geval: leefbaarheid en CO2-uitstoot) of dat de maatregel te ingrijpend zou zijn voor het probleem .

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

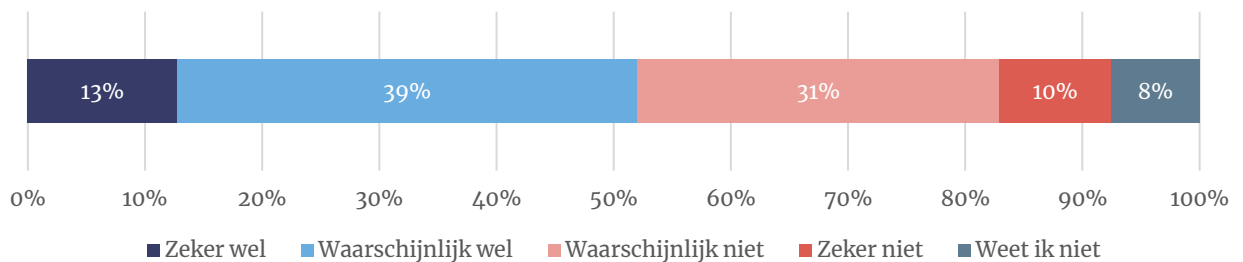
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n = 181)



Uitvoerbaarheid

Nederlanders zijn per saldo positief over de uitvoerbaarheid van de maatregel. Dertien procent denkt dat het de overheid zeker lukken, vier op de tien (39%) denkt dat het waarschijnlijk lukt. Een net iets groter deel (41%) denkt dat het de overheid waarschijnlijk/zeker niet zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een retourtaks in te voeren – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een tweetal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen, namelijk het gebrek aan draagvlak, zowel vanuit winkels, als het publiek, en dat het moeilijk te handhaven zal zijn.

Gebrek aan draagvlak

“Zal veel tegenstand zijn van de consumenten.”

“Geen draagvlak.”

“Zal door webwinkels niet geaccepteerd worden. Bij dwang zullen retourkosten in de prijs van het product verwerkt worden (net als nu)”

“Winkels verzinnen er een list omheen.”

“Webshops gaan het negeren en het toezicht zal falen.”

“Weerstand uit de samenleving. Bovendien raakt dit toch weer vooral de lage inkomens, die voelen een retour in de portemonnee.”

Moeilijk te handhaven

“Wel in te voeren, maar niet te handhaven. Webshops zullen ongetwijfeld manieren vinden waardoor de maatregel geen enkel effect heeft. En hoe is het te handhaven?”

“Niet handhaafbaar, ondernemers zijn slim.”

“Te ingewikkeld om hier een deugdelijk controle systeem voor op te zetten. Ook zinloos vanuit mijn oogpunt, omdat alleen dingen bestel die ik nodig heb.”

“Handhaving is een groot probleem.”

“Oncontroleerbaar.”

4.13.3 Steun naar kenmerken

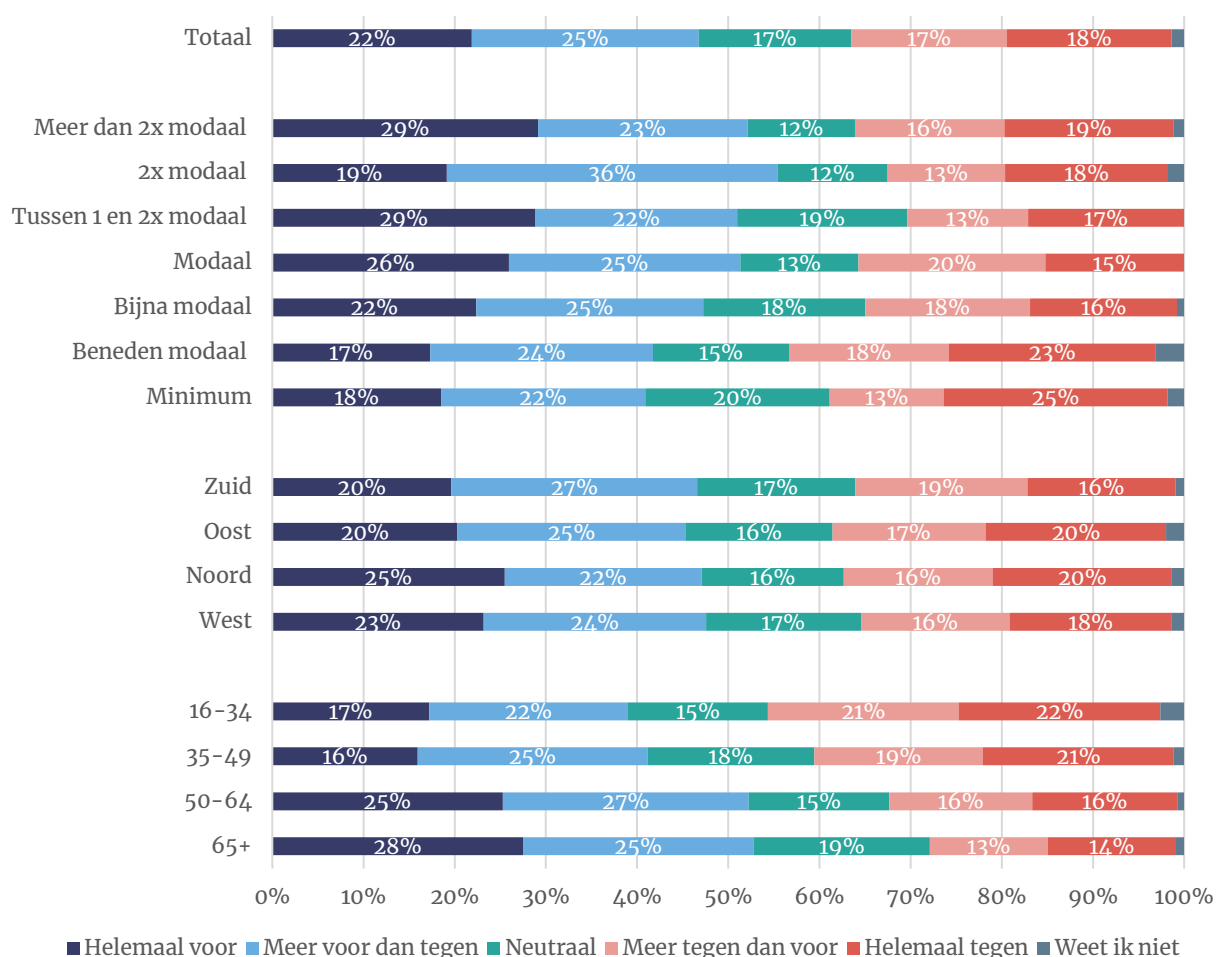
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

De meeste weerstand tegen de maatregel komt van Nederlanders met een beneden modaal en minimum salaris. Een kwart van deze groepen is helemaal tegen de maatregel, terwijl dit gemiddeld bijna een op de vijf is (18%).

Ongeveer de helft van de 50-plussers is (helemaal) voor het invoeren van de retourtaken. Inwoners onder de 50 jaar zijn meer verdeeld. Een deel is (helemaal) voor de retourtaken (circa 40%), terwijl een net iets groter deel (helemaal) tegen de maatregel is (circa 41%).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)

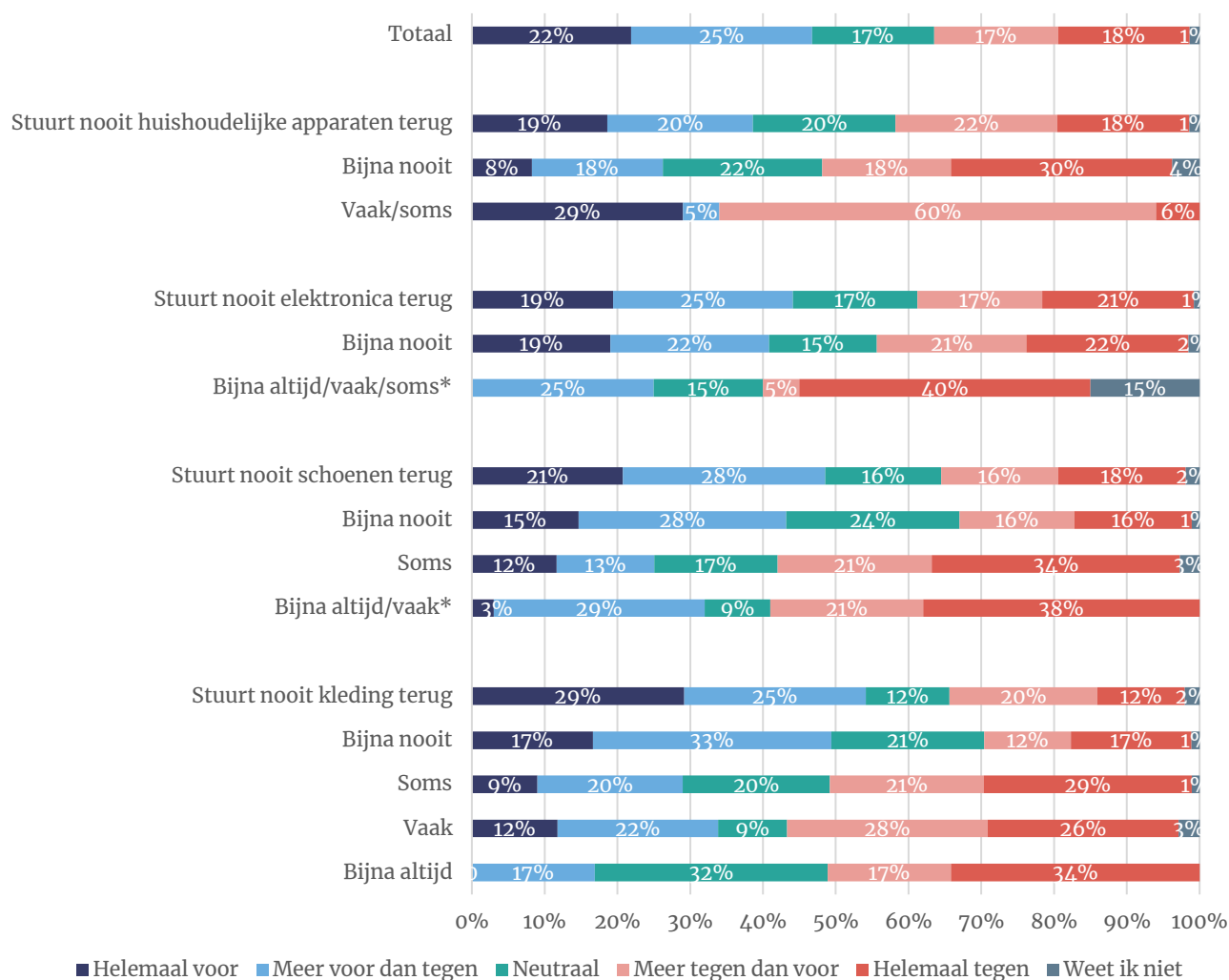


Huidig gedrag

Naarmate iemand vaker bestellingen terugstuurt, zijn ze vaker (helemaal) tegen de maatregel. Inwoners die (bijna) nooit iets terugsturen, zijn vaker voorstander van de maatregel, behalve wanneer het gaat over terugsturen van huishoudelijke apparaten, waar ze meer verdeeld zijn over de maatregel.

Nederlanders zijn het vaakst helemaal tegen de maatregel als ze vaak elektronica, schoenen of kleding terug sturen. Wanneer ze vaak/soms huishoudelijke apparaten terugsturen, zijn ze meer tegen dan voor de maatregel en dus niet helemaal tegen de maatregel. Door het beperkt aantal waarnemingen zijn de uitkomsten voor deze groepen echter indicatief.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)⁵⁸



⁵⁸ De percentages voor “Stuurt vaak/soms huishoudelijke apparaten terug” (n=16), “Stuurt bijna altijd/vaak/soms elektronica terug” (n=20) en “Stuurt bijna altijd/vaak schoenen terug” (n=36) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.13.4 Verwacht gedrag

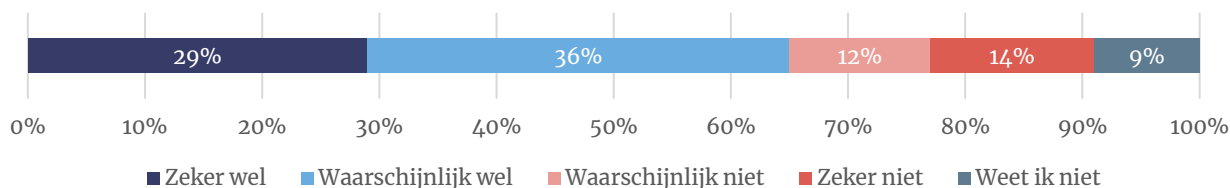
De determinant 'verwacht gedrag' bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Twee op de drie (65%) denken zeker of waarschijnlijk vijf euro aan een webshop te betalen voor het terugsturen van een bestelling. Ongeveer een kwart is dit waarschijnlijk/zeker niet van plan.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

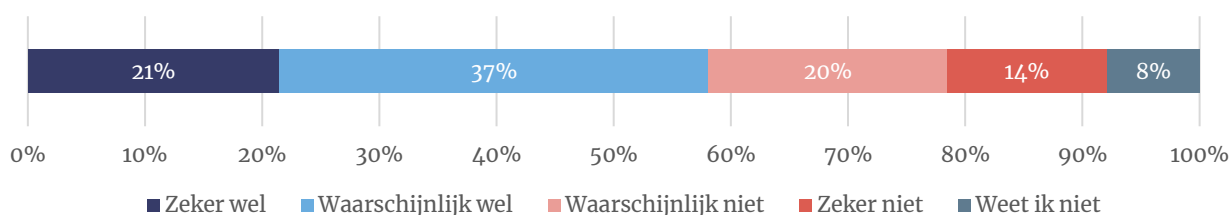
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je 5 euro aan de webshop gaat betalen voor het terugsturen van een bestelling. (n=962)



Geneigdheid tot gedragsverandering

Meer dan de helft (58%) denkt bewuster om te gaan met het online bestellen van producten en ontvangen producten minder vaak teug te sturen. Voor een derde geldt dit niet.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen bewuster online producten gaan bestellen en ontvangen producten minder vaak gaan terugsturen. (n=962)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen bewuster online producten gaan bestellen en ontvangen producten minder vaak gaan terugsturen.

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Bedrag verhogen

“10 euro ervoor vragen. Daardoor ga ik minder snel bestellen en ook sneller naar een fysieke winkel.”

“Betaal meer, dan bestel je minder.”

“De terugstort bedragen hoger maken, zodat mensen weer gewoon naar de winkels gaan en die niet hoeven te sluiten vanwege gebrek aan klanten.”

Verplichten

“De bedrijven dwingen mee te werken aan deze maatregel.”

“De internetbedrijven verplichten en voorlichting in de media.”

“De overheid moet het verplichten bij webwinkels en die kunnen het innen.”

Bewustwording creëren

“Bewustwording campagne”

“Bewuster nadenken over de koop, door bijvoorbeeld het al te passen in de winkel.”

“In reclameblokken op TV meedelen.”

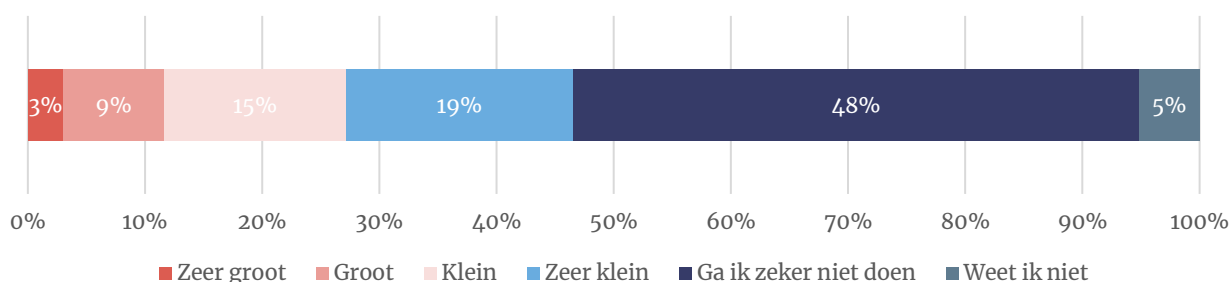
“Informatie op tv en online.”

“Laat de uitstoot zien van iedere retourzending”

Neiging tot verzet

Ruim een op tien (12%) schat de kans groot of zeer groot in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. De helft gaat dit zeker niet doen.

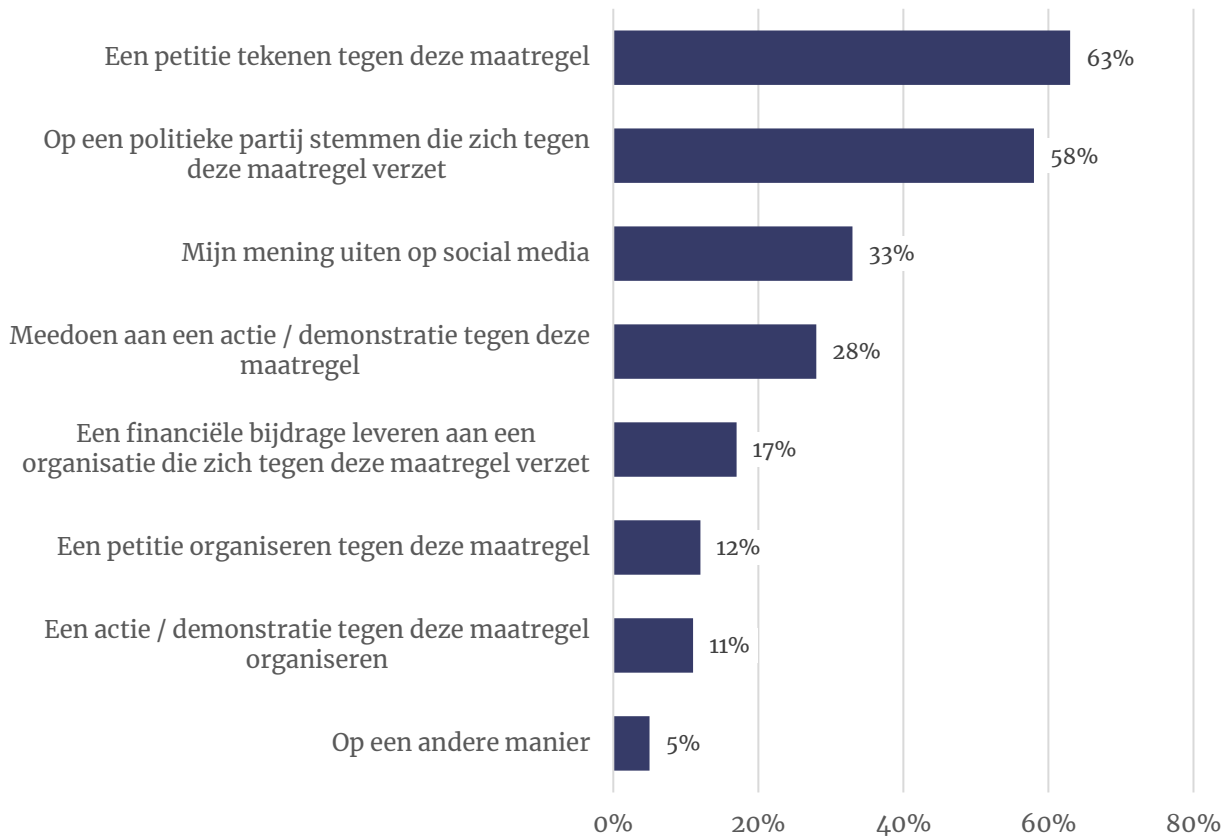
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Meer dan de helft van deze mensen zal een petitie tekenen tegen deze maatregel (63%) of gaat op een partij stemmen die zich tegen de maatregel verzet (58%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=104)



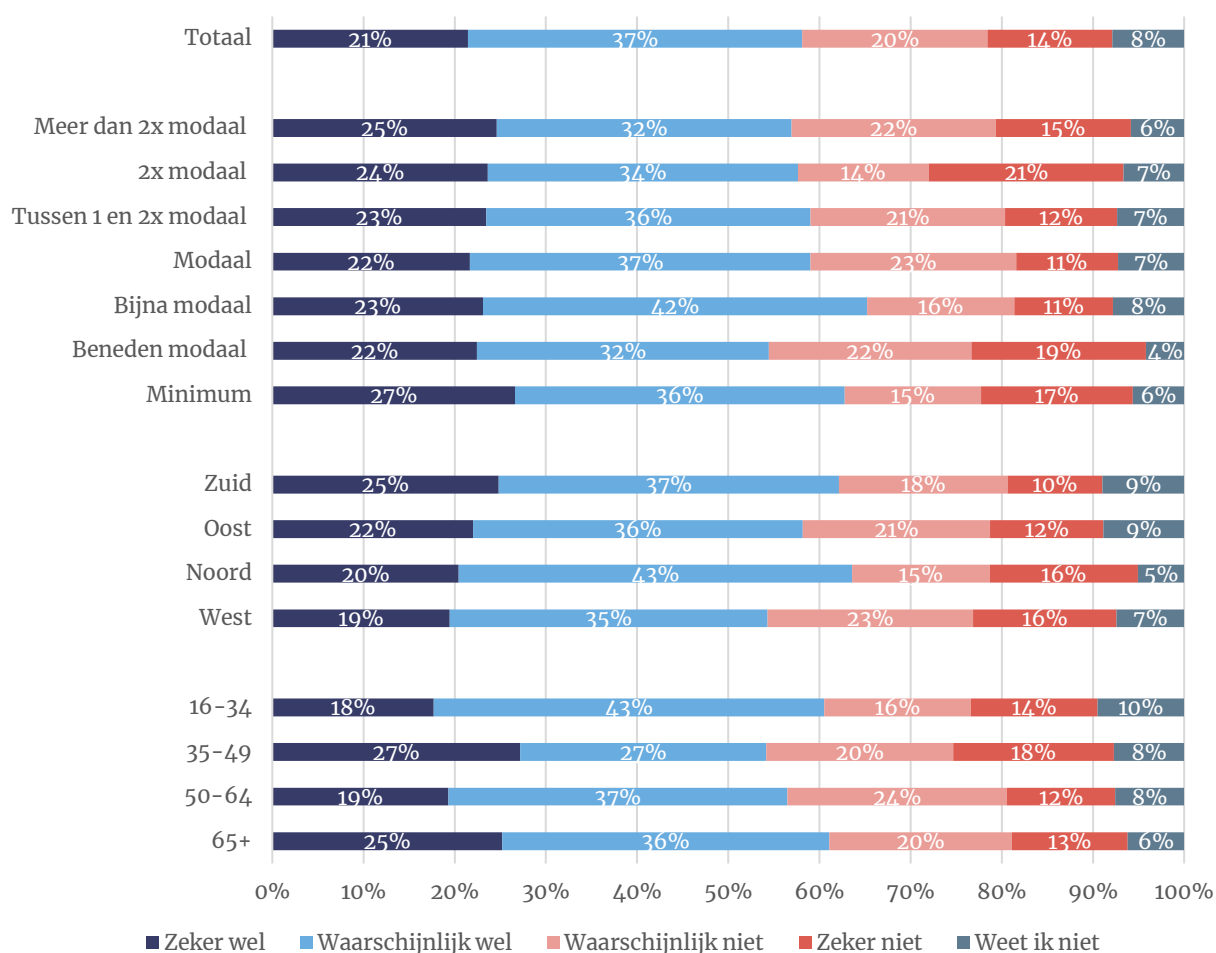
4.13.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Het gewenste gedrag (kopers betere informatie geven over klimaatrisico's in de omgeving van de wonen) is beperkt afhankelijk van socio-demografische kenmerken. Nederlanders met een bijna modaal inkomen zijn vaker waarschijnlijk wel van plan (42% tegenover 37% gemiddeld) dit gedrag te vertonen dan anderen. Inwoners van Noord-Nederland zullen zich ook vaker waarschijnlijk wel aan de maatregel houden in vergelijking met andere gebieden, hetzelfde geldt voor de jongste leeftijdsgroep (16-34 jaar).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico's in de omgeving van de woning. (N=962)

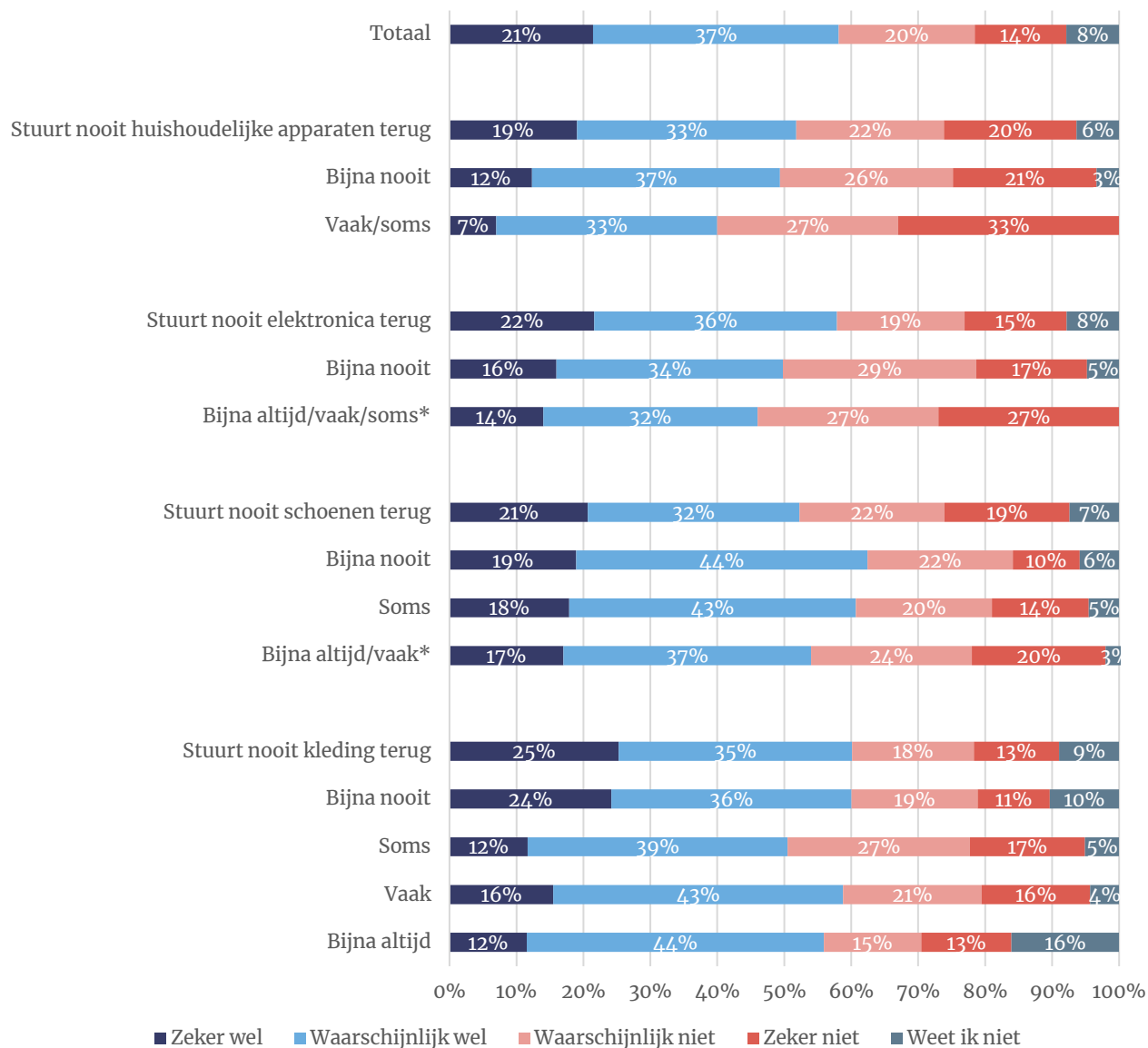


Huidig gedrag

Mensen die vaak of soms huishoudelijke apparaten terugsturen, denken vaker zich ‘zeker niet’ aan de maatregel te zullen houden in vergelijking tot andere groepen (33%). Hetzelfde geldt voor Nederlanders die bijna altijd, vaak of soms elektronica terug sturen (27%).

Door het beperkt aantal waarnemingen zijn de uitkomsten voor deze groepen echter indicatief.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico's in de omgeving van de woning. (n=962)⁵⁹



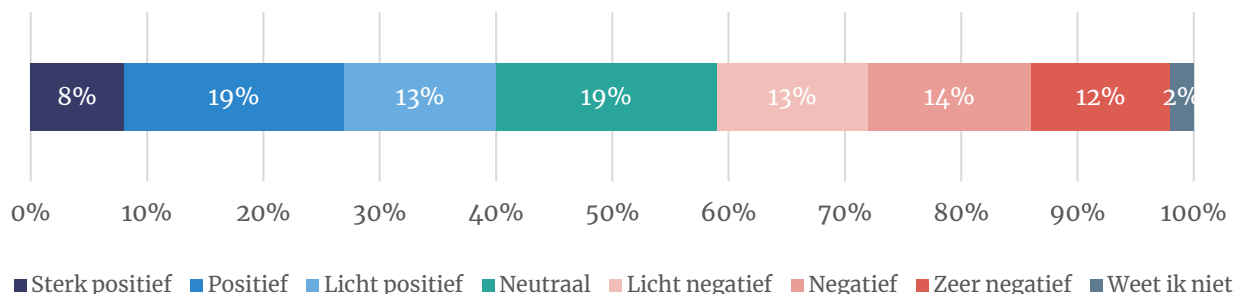
⁵⁹ De percentages voor “Stuurt vaak/soms huishoudelijke apparaten terug” (n=16), “Stuurt bijna altijd/vaak/soms elektronica terug” (n=20) en “Stuurt bijna altijd/vaak schoenen terug” (n=36) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.13.6 Persoonlijke relevantie

Nederlanders zijn verdeeld over de invloed van de maatregel. Een deel is sterk tot licht positief (40%), terwijl een bijna even groot deel sterk tot licht negatief is (39%).

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=962)



4.13.7 Betrokkenheid

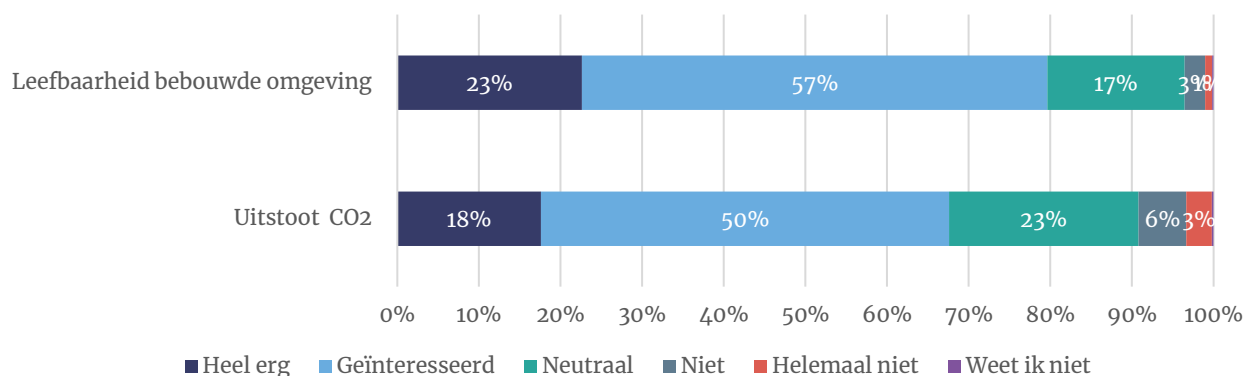
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "Retourkosten" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: uitstoot CO₂ en andere schadelijke stoffen en (on)leefbaarheid bebouwde omgeving.

Interesse

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in de problemen: leefbaarheid bebouwde omgeving (80%) en CO₂-uitstoot (68%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO₂ = 5.326)

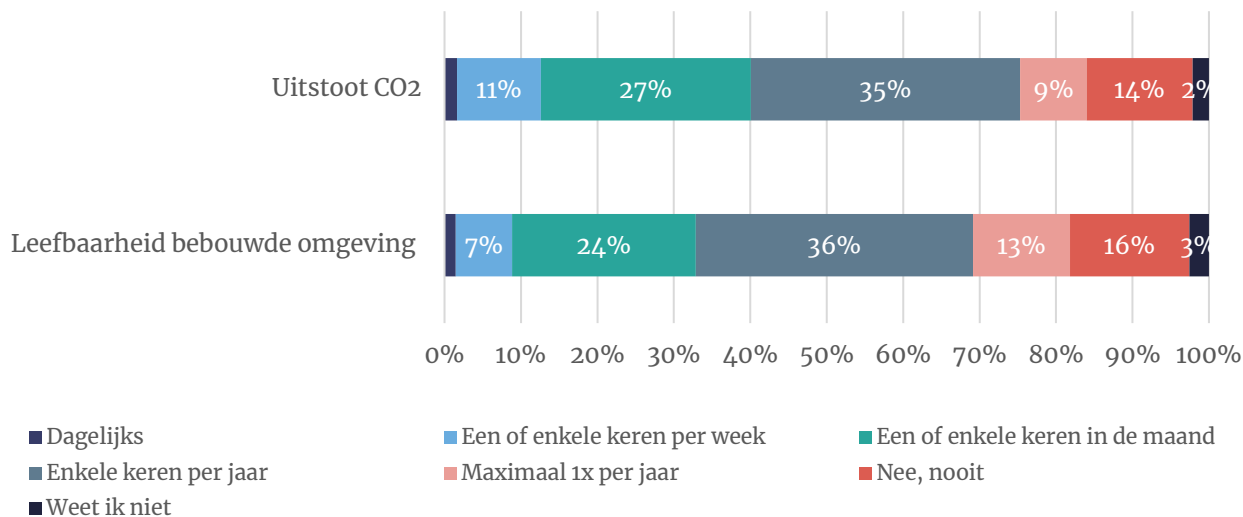


Frequentie gespreksonderwerp

Vier op de tien Nederlanders (40%) praten minimaal maandelijks over de uitstoot van CO2. Voor leefbaarheid geldt dit voor ongeveer een op drie (32%).

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

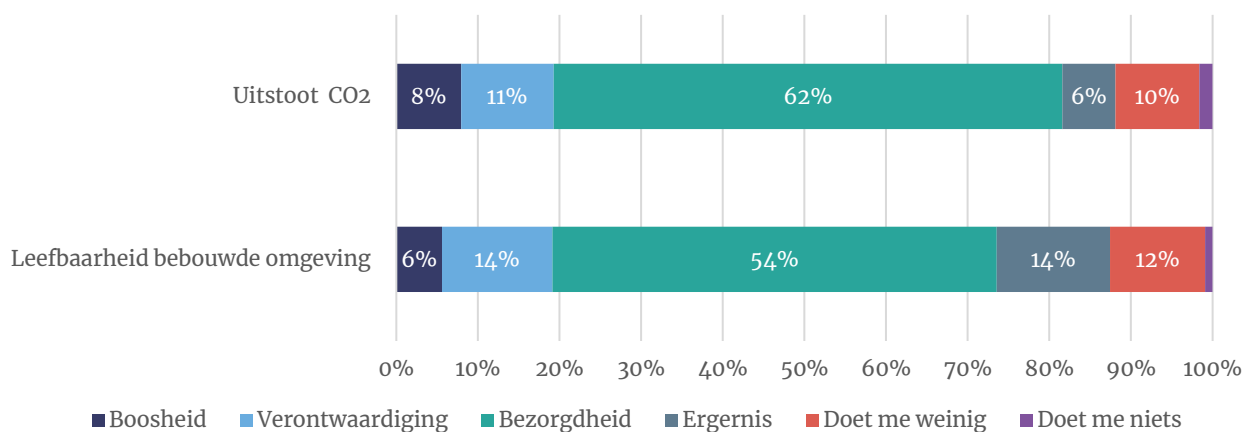
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO2 = 5.326)



Emotie

CO2-uitstoot (62%) en leefbaarheid bebouwde omgeving (54%) roepen vooral bezorgdheid op. Leefbaarheid roept daarnaast ook in enige mate verontwaardiging en ergernis op (beide 14%).

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (N Leefbaarheid = 4.348, N Uitstoot CO2 = 5.326)

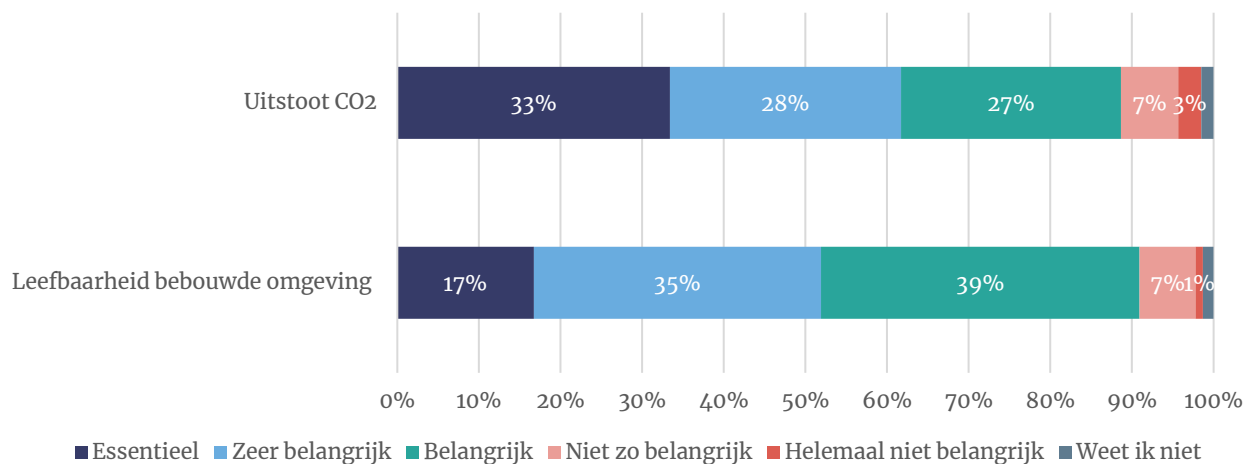


Gepercipieerde urgentie

Het aanpakken van alle drie problemen wordt door de meerderheid ervaren als ‘belangrijk’⁶⁰. Om een gevoel te krijgen van wat mensen echt urgent vinden is het zinvol te kijken naar de categorieën ‘essentieel’ en ‘zeer belangrijk’.

Het aanpakken van CO₂-uitstoot wordt gezien als het meest urgente probleem van deze drie. Een op drie vindt het ‘essentieel’ om dit nu aan te pakken, nog eens 28 procent vindt dat ‘zeer belangrijk’.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n Leefbaarheid = 4.348, n Uitstoot CO₂ = 5.326)



⁶⁰ Zie ook het totaaloverzicht “Gepercipieerde urgentie” voor alle problemen (paragraaf 5.3)

4.14 Statiegeld: elektronica en kleding

Deze paragraaf gaat in op twee maatregelen: statiegeld elektronica en statiegeld kleding. De volgende uitleg is bij deze maatregelen gegeven:

Betalen van statiegeld op elektronische apparaten

“Nu zit er geen statiegeld op elektronische apparaten. De overheid wil dat de waardevolle materialen in die apparaten zoveel mogelijk worden hergebruikt. Het is belangrijk dat ze op de juiste manier worden ingeleverd, als ze niet meer worden gebruikt.

Een idee hiervoor is om consumenten statiegeld te laten betalen bij aankoop van een elektronisch apparaat. Dat varieert van circa 3 euro voor kleine apparaten (zoals een föhn) tot circa 17 euro voor grote apparaten zoals een tv of wasmachine. Dit bedrag krijg je terug als je het apparaat weer inlevert. Ook voor apparaten waarvoor je vroeger geen statiegeld hebt betaald, krijg je dan 3 euro bij inlevering.”

Betalen van statiegeld op kleding

“Nu zit er geen statiegeld op kleding. De overheid wil dat de grondstoffen in gebruikte kleding zoveel mogelijk worden hergebruikt. Het is belangrijk dat die op de juiste manier wordt ingeleverd.

Een idee hiervoor is om consumenten statiegeld te laten betalen, waarbij het bedrag verschilt per soort kledingstuk. Voor een overhemd moet je dan bijvoorbeeld 50 cent statiegeld betalen en voor een spijkerbroek 2,50 euro. Dit bedrag krijg je terug bij inlevering bij de kledingwinkel of een supermarkt. Ook voor kledingstukken waarvoor je vroeger geen statiegeld hebt betaald, krijg je 50 cent bij inlevering.”

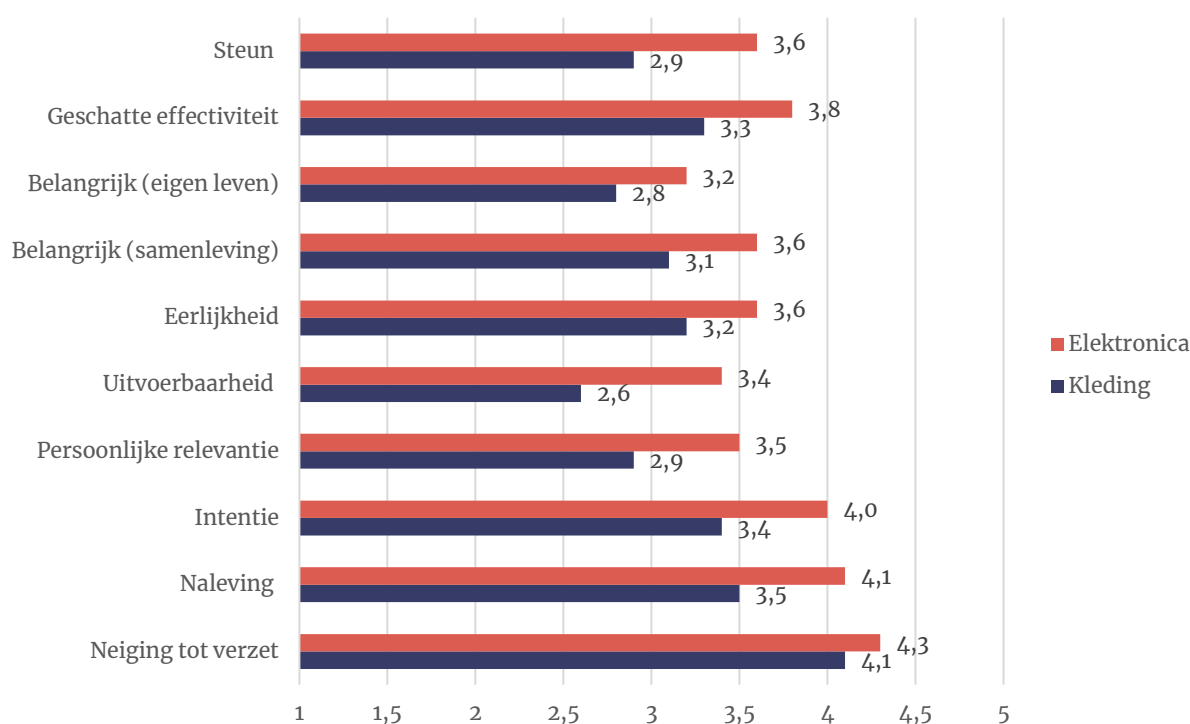
4.14.1 Overzicht draagvlakscores maatregelen

Onderstaande tabel geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

Uit onderstaande grafiek blijkt duidelijk dat er meer draagvlak is voor statiegeld op elektronica dan voor statiegeld op kleding. Op alle aspecten scoort eerstgenoemde maatregel hoger. Statiegeld op kleding scoort op vier aspecten (steun, belangrijk voor eigen leven, uitvoerbaarheid en persoonlijke relevantie) zelfs lager dan neutraal. Dit betekent dat Nederlanders per saldo tegen de maatregel zijn, de maatregel niet zien als belangrijk voor hun eigen leven, denken dat het overheid niet zal lukken om de overheid in te voeren en te handhaven en dat de maatregel een negatieve uitwerking zal hebben op hun leven en dat van hun naasten. Statiegeld op elektronica scoort daarentegen overal vrij hoog.

Scores voor verbannen en betalen wegwerpplastics

(3.0 = neutrale score)



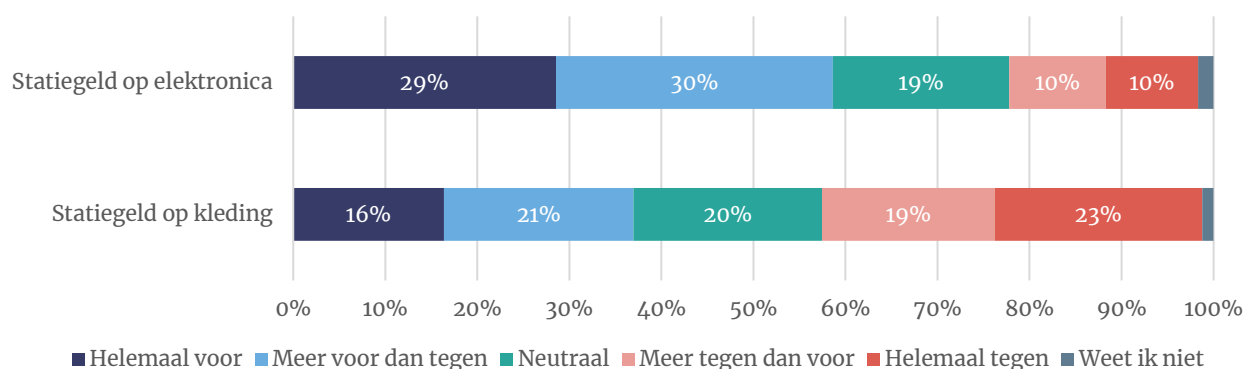
4.14.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Een ruime meerderheid (59%) is voor het invoeren van statiegeld op elektronica. Een op de vijf (20%) is tegen, waarvan de helft zelfs helemaal tegen is. Tegen statiegeld op kleding bestaat meer weerstand. Ruim vier op de tien (42%) is (helemaal) tegen de maatregel. Een kleinere groep (37%) is (helemaal) voor.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (Elektronica n=1.207, Kleding n=1.219)



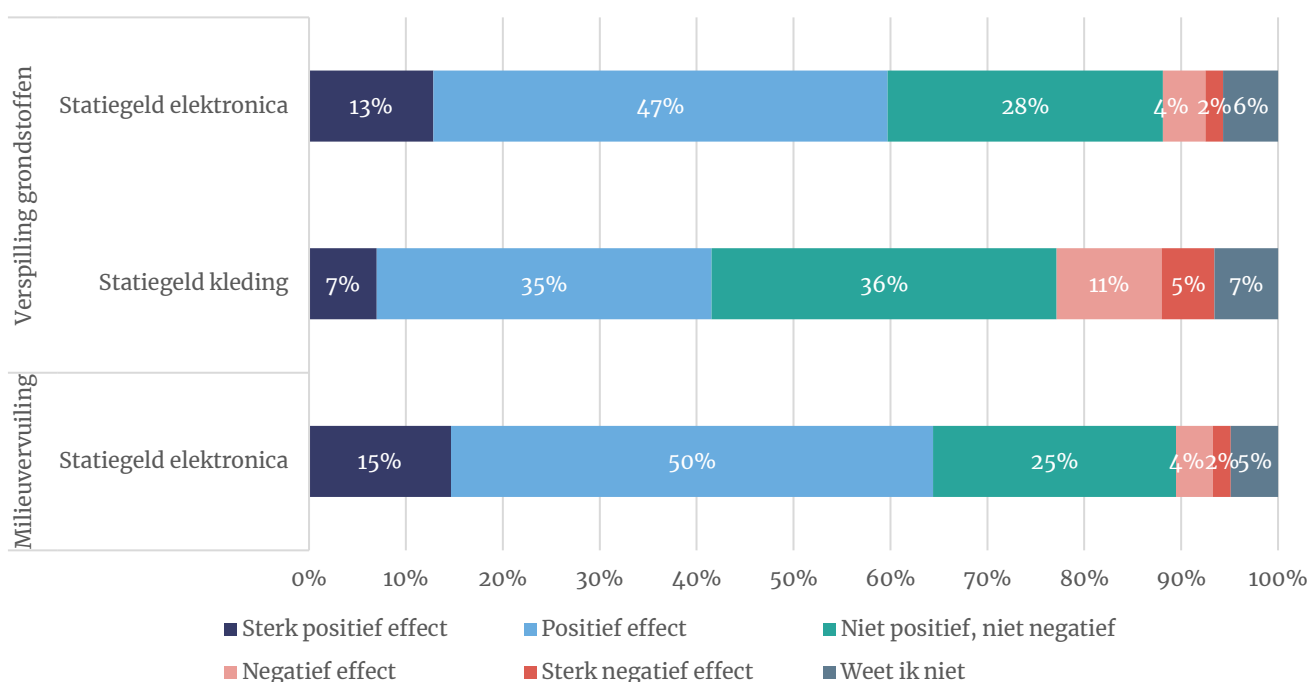
Geschatte effectiviteit

Beide maatregelen zijn bedoeld om de verspilling van grondstoffen tegen te gaan. Nederlanders verwachten per saldo positieve effecten van de maatregelen. Zes op de tien verwachten dat statiegeld op elektronica een positief effect zal hebben. Slechts zes procent verwacht een negatief effect. Voor kleding zijn de verschillen minde groot. Ruim vier op de tien (42%) verwacht positieve effecten op grondstoffenverspilling, terwijl 16 procent negatieve effecten verwachten.

Bijna twee op de drie (65%) Nederlanders denken voorts dat statiegeld op elektronica een positieve invloed zal hebben op milieuvervuiling.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)?

Probleem: milieuvervuiling. Basis = steekproef gehele bevolking (Elektronica n=1.207, Kleding n=1.219)



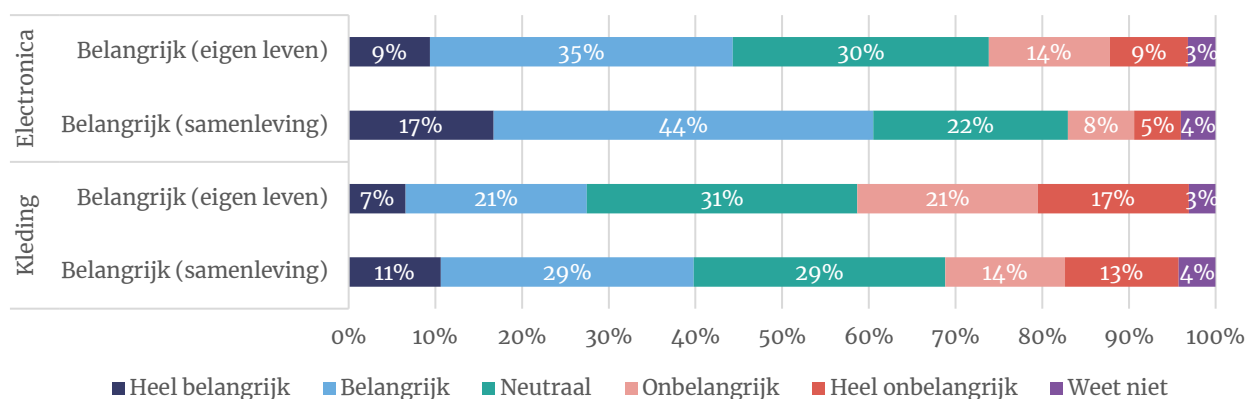
Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Beide maatregelen worden door meer mensen als belangrijk voor de samenleving geacht dan voor het eigen leven.

Bijna de helft van de Nederlanders (44%) vindt een statiegeld op elektronica belangrijk voor hun eigen leven terwijl 61 procent dit belangrijk vindt voor de samenleving.

Er zijn meer mensen (38%) die statiegeld op kleding onbelangrijk vinden dan dat er mensen zijn die het belangrijk (28%) vinden. Ook voor de samenleving vindt een substantieel deel (27%) dit een onbelangrijke samenleving. Vier op de tien (40%) vinden statiegeld op kleding wel belangrijk voor de samenleving.

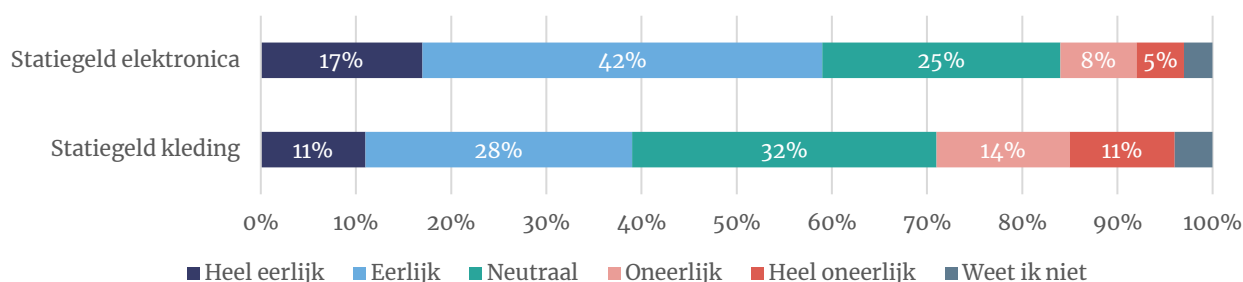
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (Elektronica n=1.207, Kleding n=1.219)



Eerlijkheid

Het invoeren van statiegeld op elektronica wordt door zes op de tien (59%) Nederlanders als eerlijk beschouwd. Dertien procent vindt de maatregel oneerlijk. Een kwart (25%) vindt dit van statiegeld op kleding. Meer mensen (39%) vinden deze maatregel wél eerlijk.

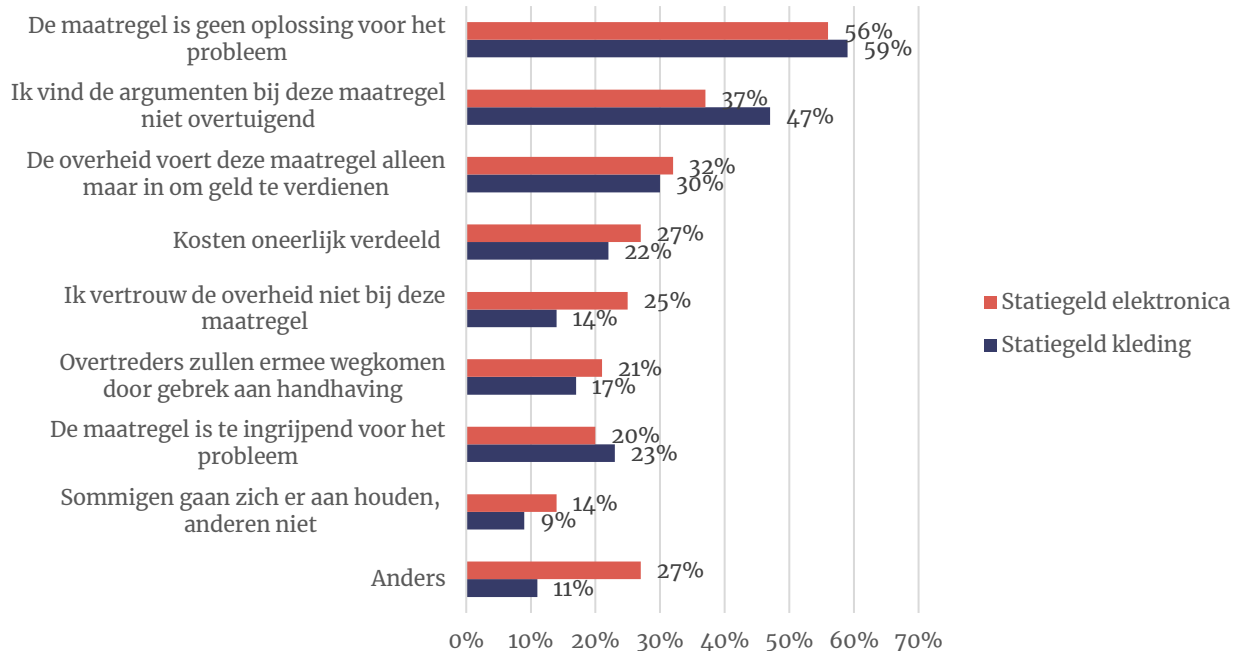
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen N=1.156, Betalen N=1.216)



De meest gehoorde kritiek op beide maatregelen is dat de maatregel geen oplossing zou zijn voor het probleem (56 à 59%). Bijna de helft (47%) vindt de argumentatie voor statiegeld op kleding niet overtuigend. Voor statiegeld op elektronica geldt dit voor 37 procent.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

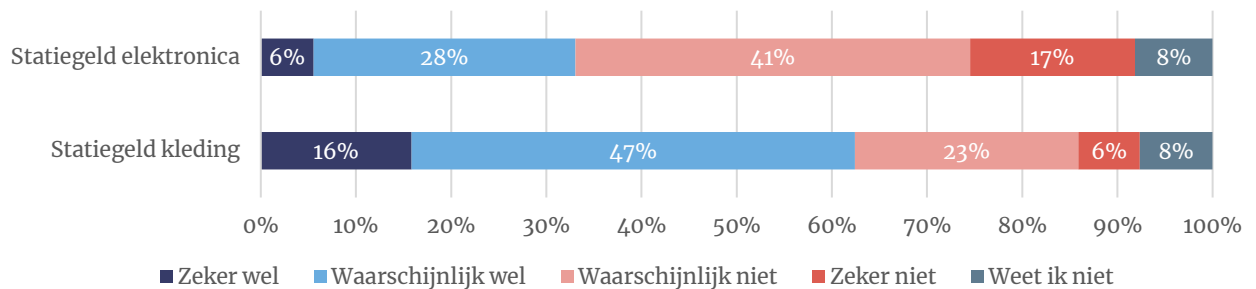
Meerdere antwoorden mogelijk. Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (Kleding n=297, Elektronica n=151).



Uitvoerbaarheid

Het invoeren en handhaven van statiegeld op elektronica wordt gezien als complexer dan op kleding. Drie op de tien (29%) denkt dat het invoeren en handhaven van eerstgenoemde maatregel waarschijnlijk of zeker niet zal lukken. Dat is een stuk minder dan op kleding: 58 procent is hierover sceptisch.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (Verbannen n=1.156, Betalen n=1.216)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om de maatregelen in te voeren en/of hand te hebben – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Eerst kijken we naar het invoeren van statiegeld op elektronica.

Elektronica

Te ingewikkelde maatregel

“Moet wel een waterdicht systeem voor opgezet worden, lijkt mij een bijna onmogelijke opgave zeker gezien de mentaliteit van de bevolking.”

“Te ingewikkeld proces.”

“Te complex.”

“Het is heel veel administratie voor een complex probleem, daarbij betalen mensen die niet in de stad wonen soms meer om te reizen naar de plek om apparaten in te leveren voor statiegeld dan dat ze er voor terugkrijgen. Het plan zal te duur zijn voor de baten die het kan verwachten.”

Bedrijfslobby

“Te veel gedoe voor bedrijfsleven.”

“Te grote lobby van bedrijven.”

“Bedrijven zullen hier niet enthousiast voor zijn.”

Kleding

Te ingewikkelde maatregel

“Dat vergt een veel te ingewikkeld systeem.”

“Dat systeem is bijna niet te organiseren. Gaat iedereen zijn kleding bij het recycling station op de balie gooien en dat iemand dan gaat tellen hoeveel onderbroeken er in zitten? Lijkt mij niet zo kansrijk.”

“Dit is niet uitvoerbaar.”

“Handhaving lijkt me een bijna onmogelijkheid.”

“Lijkt me heel veel gedoe voor kleding winkels! Vind het wel heel positief!”

Prijsstijging leidt tot weerstand

“Mensen willen niet extra betalen voor kleding moet voor de meeste zo goedkoop mogelijk.”

“Mensen met een kleine beurs komen in de problemen. Stelen van kleding zal toenemen om extra geld te krijgen.”

“Werkt onnodig prijsverhogend waardoor deze maatregel door de zwakkeren in onze samenleving als straf wordt ervaren.”

Mensen gooien liever weg

“Afhankelijk van hoogte bedrag, maar vrees dat mensen het toch bij het afval gooien blijft (en is moeilijk te controleren door de overheid.”

“Dan dumpen de mensen de kleding gewoon”



4.14.3 Steun naar kenmerken

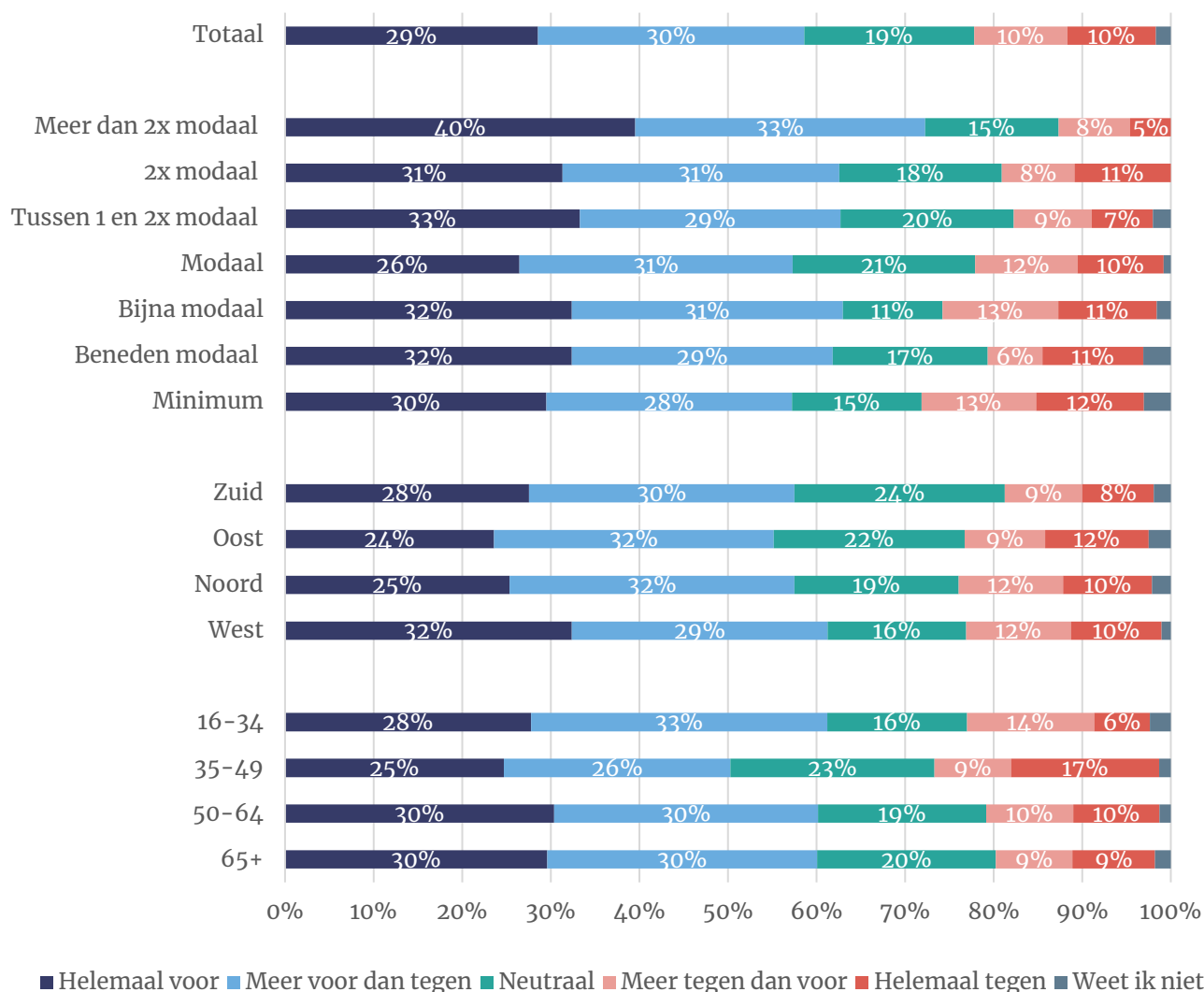
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Steun naar socio-demografische kenmerken (elektronica)

Nederlanders met een hoog inkomen zijn doorgaans groter voorstander van de maatregel dan Nederlanders met een laag inkomen. Ter illustratie: vier op de tien (40%) Nederlanders met een meer dan twee keer modaal inkomen zijn helemaal voor de maatregel terwijl vijf procent helemaal tegen is. Onder minima is die verhouding 30 procent helemaal voor tegenover twaalf procent helemaal tegen.

In West-Nederland zijn iets meer voorstanders dan in de andere windstreken. Maar liefst zeventien procent van de 35- tot 49-jarigen is helemaal tegen het invoeren van statiegeld op elektronica. Dat is ruim meer dan onder de overige leeftijdsgroepen (6 tot 10 procent).

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.207)

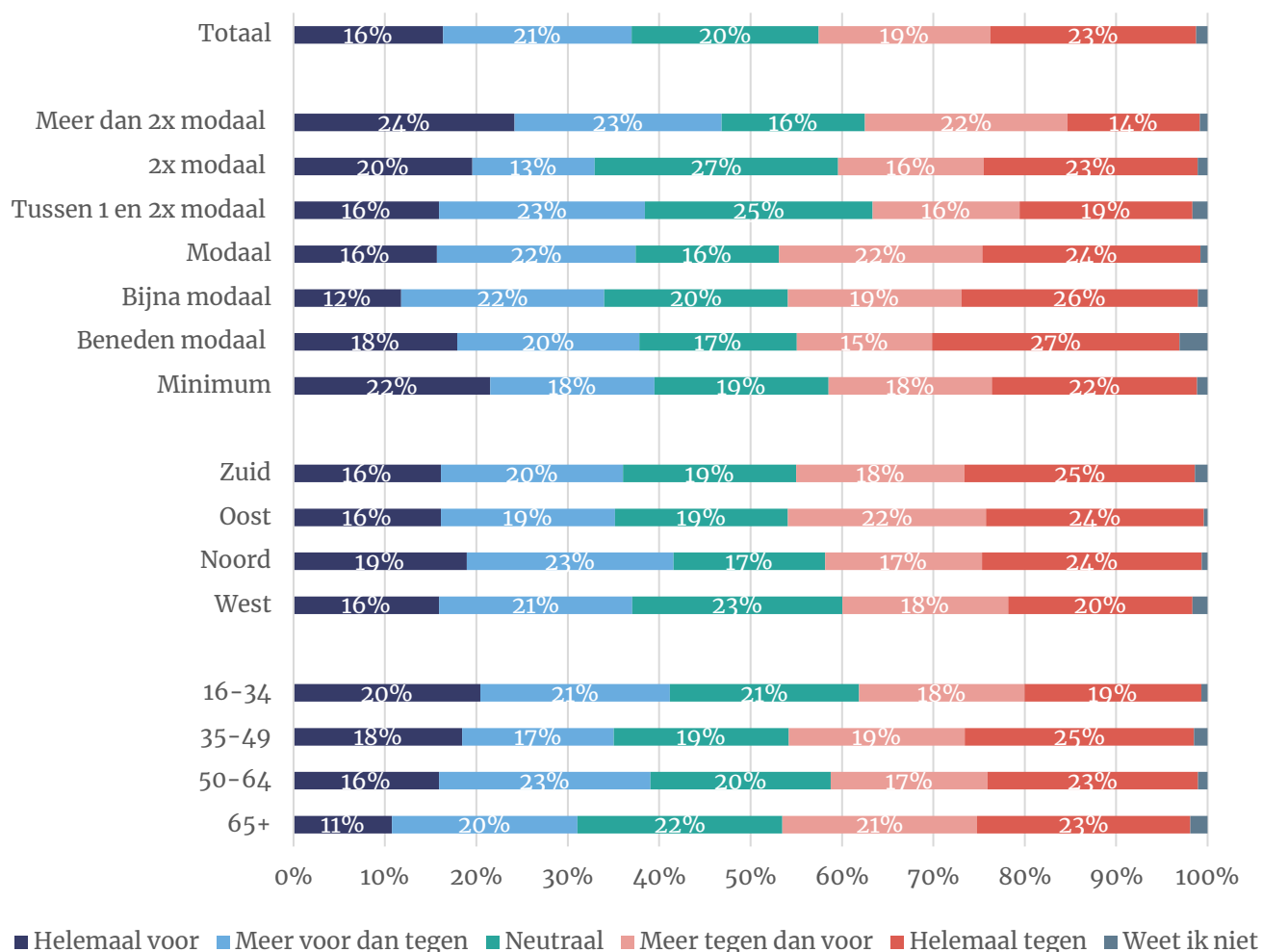


Steun naar socio-demografische kenmerken (kleding)

Het verband tussen inkomen en steun voor het invoeren van statiegeld op kleding is zwak. De groep die meer dan twee keer modaal verdient (47% voor) is het vaakst voorstander, gevolgd door de groep met een minimum inkomen (40% voor). Nederlanders met een meer dan twee keer modaal inkomen zijn veel minder vaak helemaal tegen (14%). De meeste tegenstand bevindt zich bij de groepen die net onder het modale inkomen zitten (bijna en beneden modaal).

Naar regio zijn geen verschillen waar te nemen. Jongeren zijn veel vaker voor de maatregel dan ouderen. Van de jongste groep is 20 procent helemaal voor, onder 65-plussers is dit slechts 11 procent.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.219)

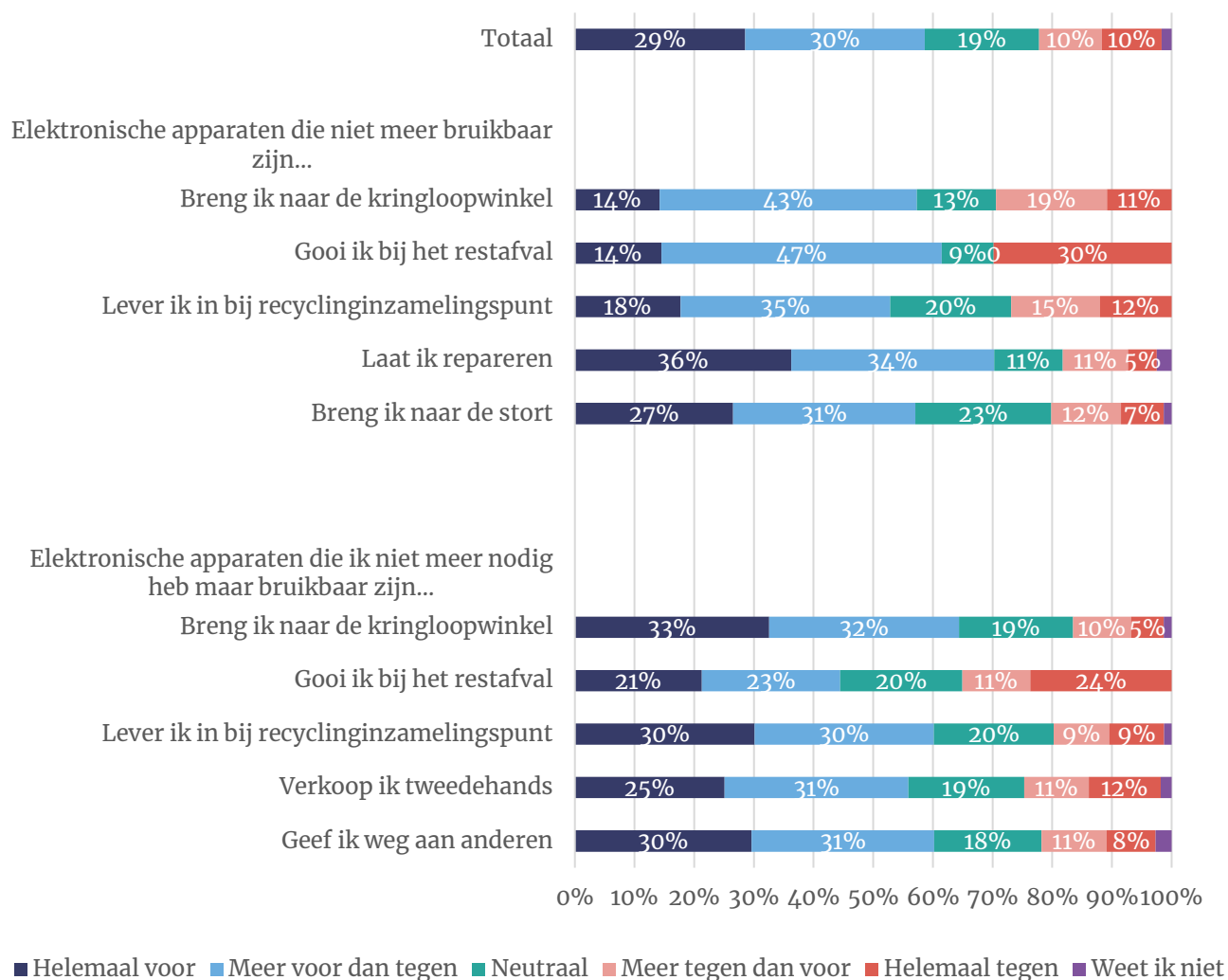


Steun naar huidig gedrag (elektronica)

Nederlanders die elektronische apparaten die niet meer werken naar de stort brengen (27% helemaal voor) of laten repareren (36% helemaal voor) zijn vaker helemaal voor het invoeren van statiegeld op elektronica dan anderen. Vooral mensen die elektronica bij het restafval gooien zijn vaak helemaal tegen (30%).

Dat geldt ook voor mensen die nog bruikbare elektronische producten bij het restafval gooien (24% helemaal tegen). Anderen zijn doorgaans voor de maatregel.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.207)

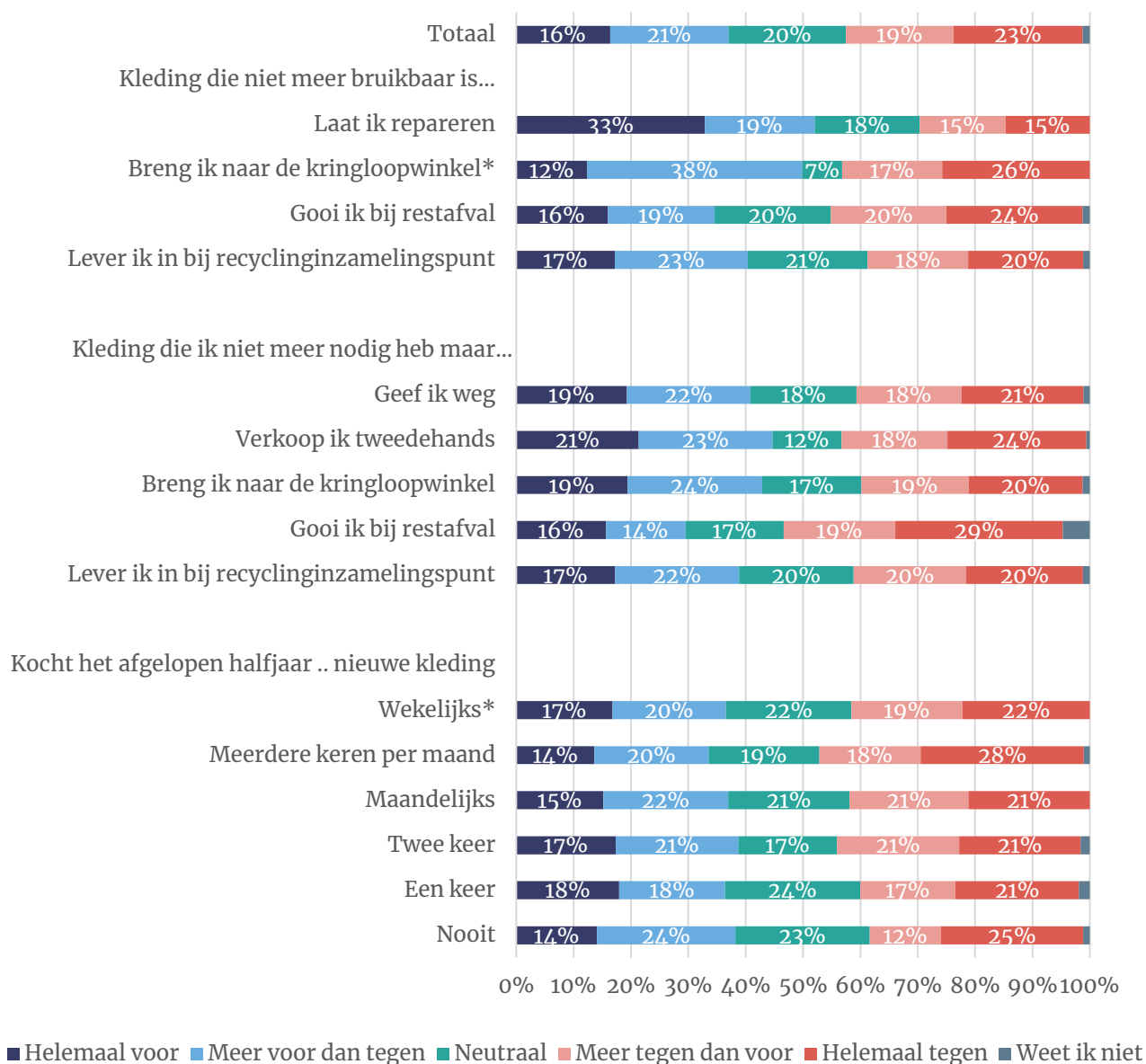


Steun naar huidig gedrag (kleding)

Nederlanders die kleding laten repareren zijn veel vaker dan gemiddeld helemaal voor (33%, gemiddeld is 16%) het invoeren van statiegeld op kleding. Nederlanders die nog bruikbare kleding bij het restafval gooien zijn het minst geneigd de maatregel te steunen: 48% is tegen.

Er is geen verband tussen hoe vaak mensen nieuwe kleding kopen en steun voor de maatregel.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.219)⁶¹



⁶¹ De percentages voor koopt “koopt wekelijks kleding” (n=13) en “breng ik naar de kringloopwinkel” (n=33) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.

4.14.4 Verwacht gedrag

De determinant 'verwacht gedrag' bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

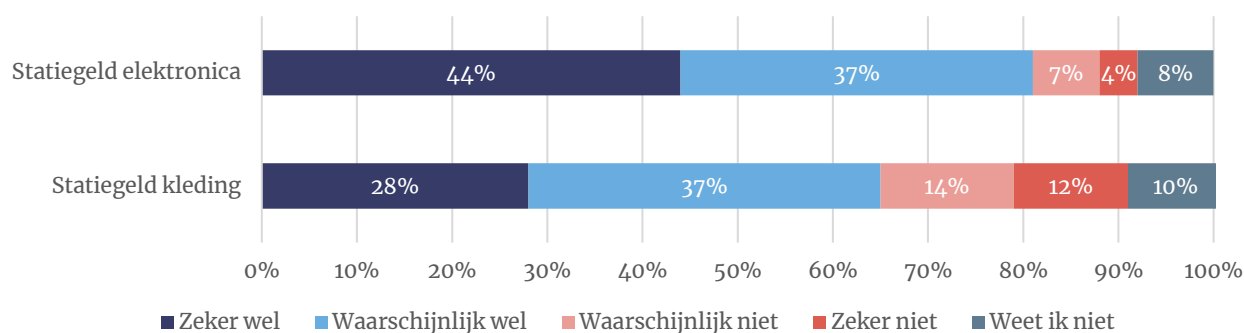
Naleving

De ruime meerderheid (81%) denkt zeker of waarschijnlijk zich aan de elektronica-maatregel te gaan houden. Dit betekent dat ze statiegeld gaan betalen voor nieuwe elektronische apparaten en deze apparaten, als ze niet meer werken, inleveren bij de leverancier of bij een supermarkt. Elf procent gaat dit waarschijnlijk of zeker niet doen.

Nederlanders zijn sceptischer over de maatregel m.b.t. kleding. 65 procent gaat zich zeker of waarschijnlijk aan de maatregel houden. Ruim een kwart (26%) echter niet.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregelen als ze worden ingevoerd?

Elektronica: Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je statiegeld gaat betalen voor nieuwe elektronische apparaten en elektronische apparaten die niet meer werken inlevert bij de leverancier of bij een supermarkt. Kleding: Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je statiegeld gaat betalen voor nieuwe kleding en kledingstukken die je niet meer gebruikt inlevert bij de kledingwinkel of supermarkt..
Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (Elektronica n=1.187, Kleding n= 1.171)



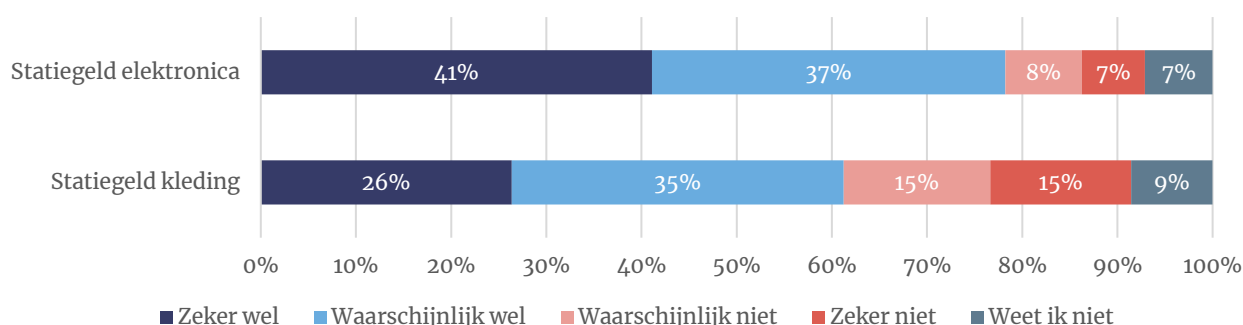
Geneigdheid tot gedragsverandering

Het invoeren van statiegeld op elektronica heeft als gedragsdoel dat mensen elektronische apparaten gaan inleveren zodat deze kunnen worden hergebruikt. Vier op de tien (41%) zeggen dit zeker te gaan doen, terwijl vijftien procent inschat dit waarschijnlijk of zeker niet gaan doen.

Een kwart (26%) zegt zeker kleding 'op de juiste manier' te gaan inleveren. Vijftien procent gaat dit zeker niet doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Elektronica: Hiermee hoopt men dat mensen elektronische apparaten vaker gaan inleveren zodat de waardevolle grondstoffen hergebruikt kunnen worden. Kleding: Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kleding op de juiste manier gaan inleveren, zodat het kan worden gerecycled/ hergebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (Elektronica n=1.187, Kleding n=1.171)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Eerst zoomen we in op het **statiegeld op elektronica**. Hierbij was het gewenste gedrag als volgt beschreven: “Hiermee hoopt men dat mensen elektronische apparaten vaker gaan inleveren zodat de waardevolle grondstoffen hergebruikt kunnen worden.”

Inleverpunten goed bereikbaar

“Eenvoudige inleverpunten moeten inrichten bij iedereen in de buurt.”

Goed en makkelijk bereikbare verzamelpunten, desnoods per wijk.”

“Er staan de laatste jaren in diverse wijken aanhangers voor 'oud ijzer' door particulieren. Dit lijkt succesvol, regelmatig vol .. De millieustraat is veel te druk en daardoor moeilijk bereikbaar ..”

“De inleverpunten moeten makkelijk bereikbaar zijn.”

“Genoeg inleverpunten opstellen.”

Wet 'gewoon' invoeren

“De regel invoeren, net als onlangs voor de plastic flesjes.”

“Invoeren van het statiegeld meteen doen.”

“Gewoon invoeren, net zoals het statiegeld op flesjes en blikjes.”

“Gewoon wettelijk maken.”



Het gewenste gedrag bij **statiegeld op kleding** was als volgt omschreven: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kleding op de juiste manier gaan inleveren, zodat het kan worden gerecycled/ hergebruikt.”

Wet ‘gewoon’ invoeren

“Die regel voor iedereen invoeren.”

“Invoeren. Daar kan je als consument toch niet omheen?”

“Als men statiegeld moet betalen, gaat dat wel lukken. Gaat toch ook met flessen? Moet het wel een bedrag naar rato zijn.”

Duidelijke communicatie

“Duidelijke informatie over het proces, niet te moeilijk maken om het in te kunnen leveren. Informatie geven over het achterliggende doel.”

“Ik weet hier nog te weinig van; meer informatie en voorlichting zou een begin zijn. Ik koop kleding bijna 100% tweede hands.”

“Duidelijk communiceren waarom er statiegeld in rekening wordt gebracht. en wat er met dat geld wordt gedaan.”

“Mensen bewust maken waar je je oude kleding kunt inleveren. Mensen weten niet dat bv de kringloop ook geld krijgt voor het inleveren van kapotte kleding.”

Inleverproces vergemakkelijken

“Invoeren en makkelijke afgifte punten organiseren.”

“Kwestie van invoeren !!”

“Inlevervoorzieningen eenvoudiger toegankelijk maken.”

“Laagdrempelig; niet lastig vallen met allerlei regeltjes.”

Hoog statiegeld

“Hogere statiegeld; niet een laag bedrag zoals 0,25 euro.”

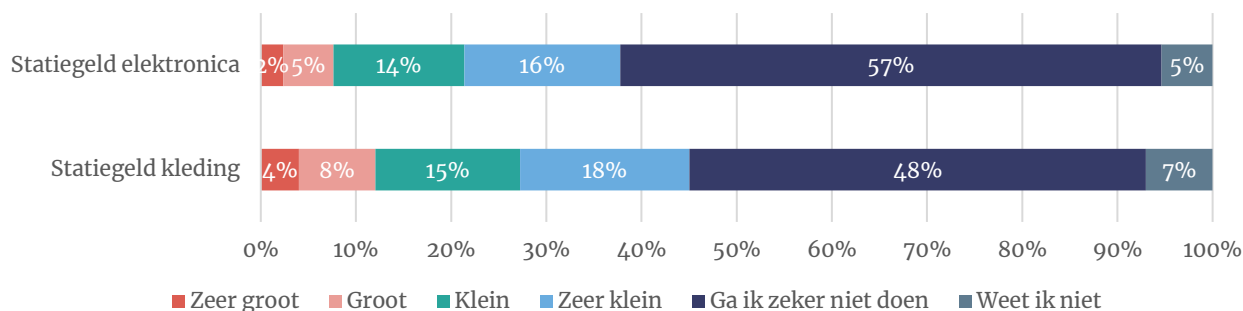
“Promoten. Statiegeld verhogen / incentiveren.”

“Statiegeld hoog genoeg maken”

Neiging tot verzet

Zeven procent schat de kans groot of zeer groot in dat zij in verzet zullen komen tegen statiegeld op elektronica. Meer mensen (12%) denken dit over het invoeren van statiegeld op kleding.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregelen in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (Elektronica n=1.207, Kleding n=1.219)



Nederlanders die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel vroegen wij vervolgens hoe zij in verzet zullen komen. Zes op tien zeggen op een politieke partij te gaan stemmen die zich tegen de maatregelen verzet. Ook noemen zes op tien het tekenen van een petitie tegen statiegeld op kleding. Voor elektronica geldt dit voor de helft.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (Elektronica n=89, Kleding n=145)



4.14.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens hun eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

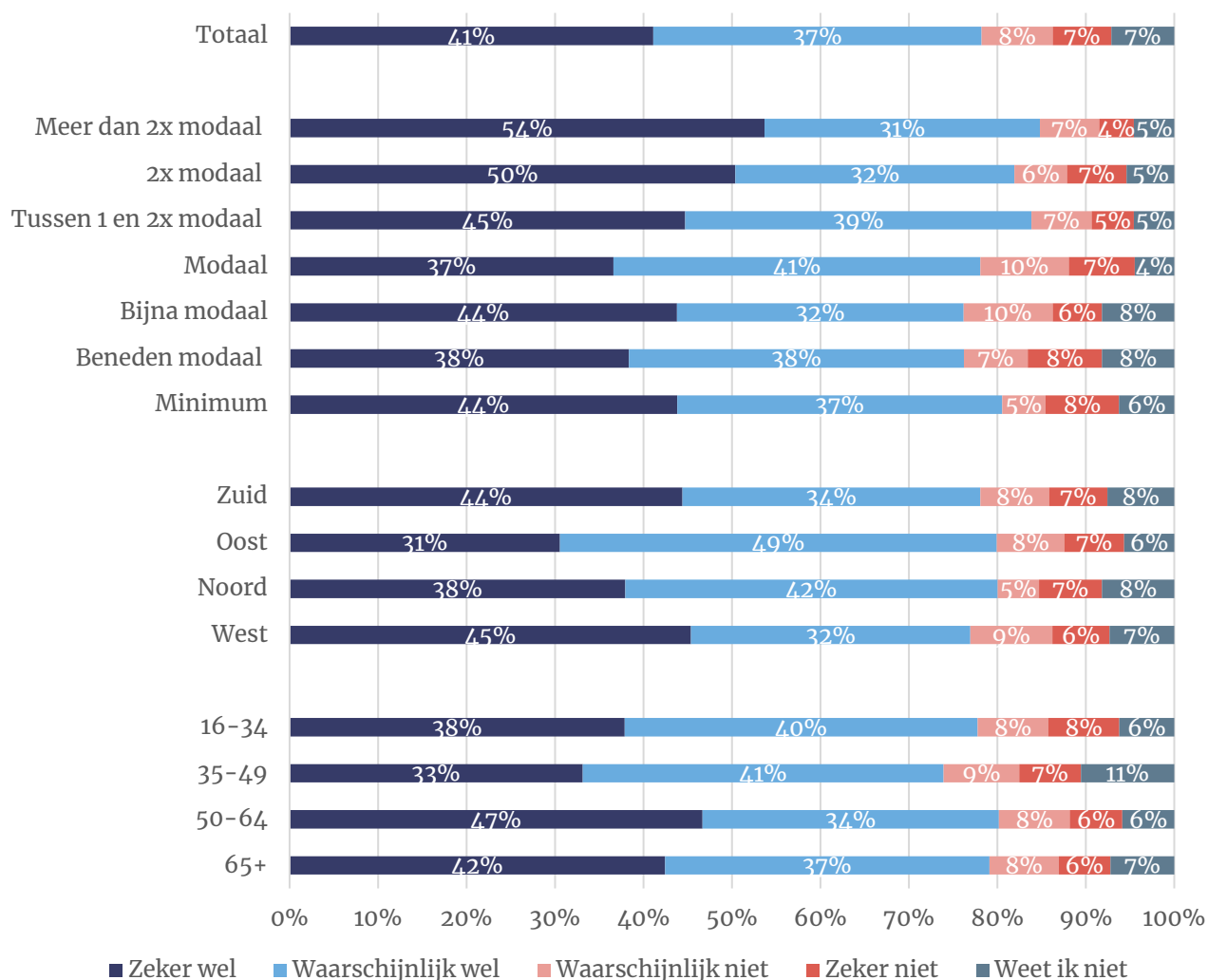
Socio-demografische kenmerken (elektronica)

De twee hoogste inkomensgroepen zijn het vaakst (50-54%) zeker voornemens elektronische apparaten vaker te gaan inleveren naar aanleiding van de maatregel. Onder modale en beneden modale inkomens is dit een stuk minder het geval: 37-38 procent.

In het oosten van Nederland zijn er opvallend weinig mensen (31%) die zich zeker aan de maatregel gaan houden. De twee oudste leeftijdsgroepen zijn iets vaker geneigd het gewenste gedrag te vertonen dan Nederlanders onder de 50 jaar.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men dat mensen elektronische apparaten vaker gaan inleveren zodat de waardevolle grondstoffen hergebruikt kunnen worden. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.187)



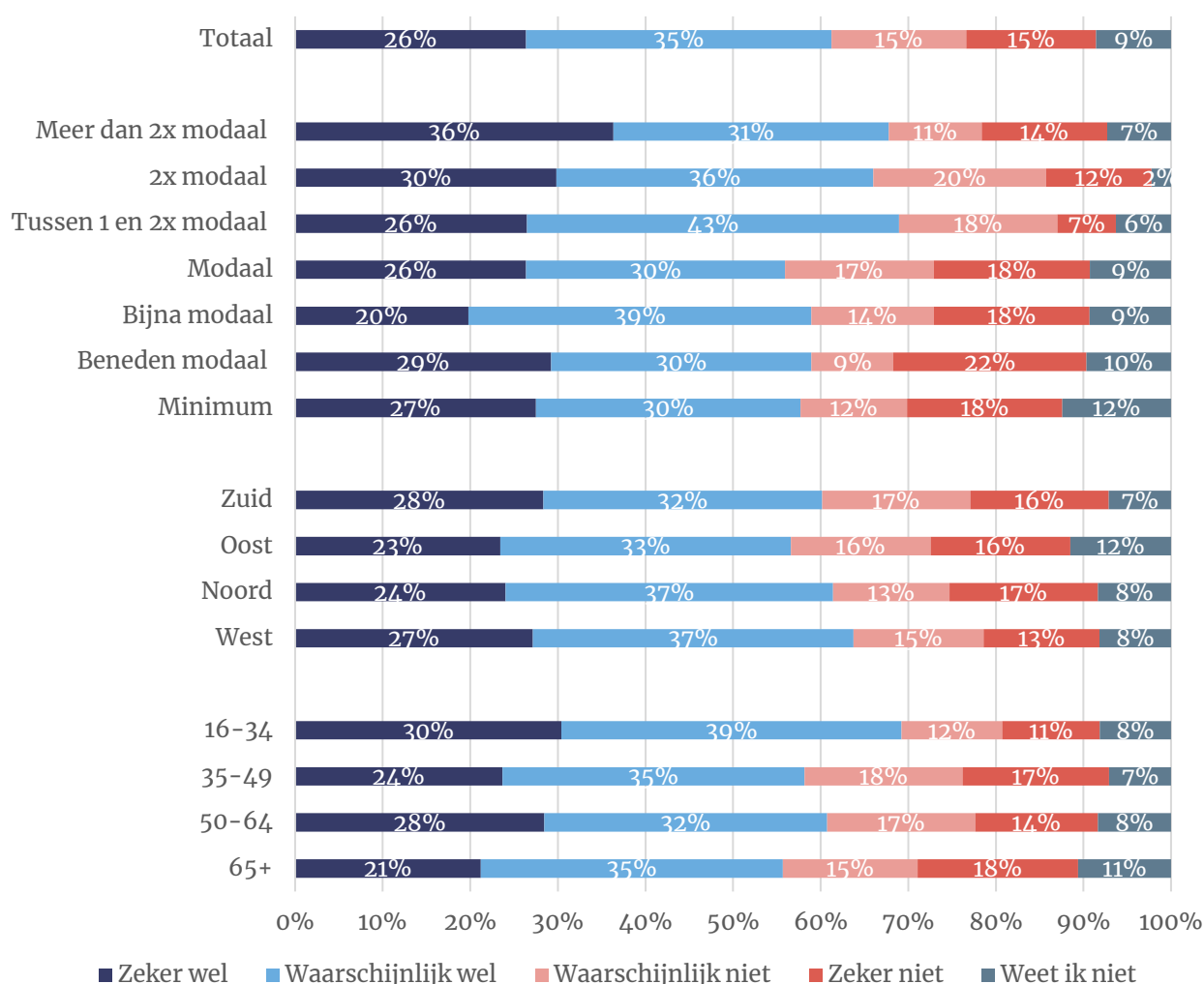
Socio-demografische kenmerken (kleding)

Over het algemeen geldt dat lagere inkomensgroepen iets minder vaak geneigd zijn kleding op de juiste manier te gaan inleveren dan hoge inkomensgroepen. Minstens twee op de drie Nederlanders die tot de hoogste drie inkomensgroepen behoren zijn zeker of waarschijnlijk van plan dit te gaan doen. Voor de laagste vier inkomensgroepen geldt dit voor 56 tot 59 procent. Ruim een op de vijf (22%) van de Nederlanders die beneden modaal verdienen zijn zeker niet van plan het gewenste gedrag te gaan uitvoeren. Ruim meer dan het gemiddelde van 15 procent.

Naar regio zijn geen significante verschillen waar te nemen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kleding op de juiste manier gaan inleveren, zodat het kan worden gerecycled/ hergebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n= 1.171)



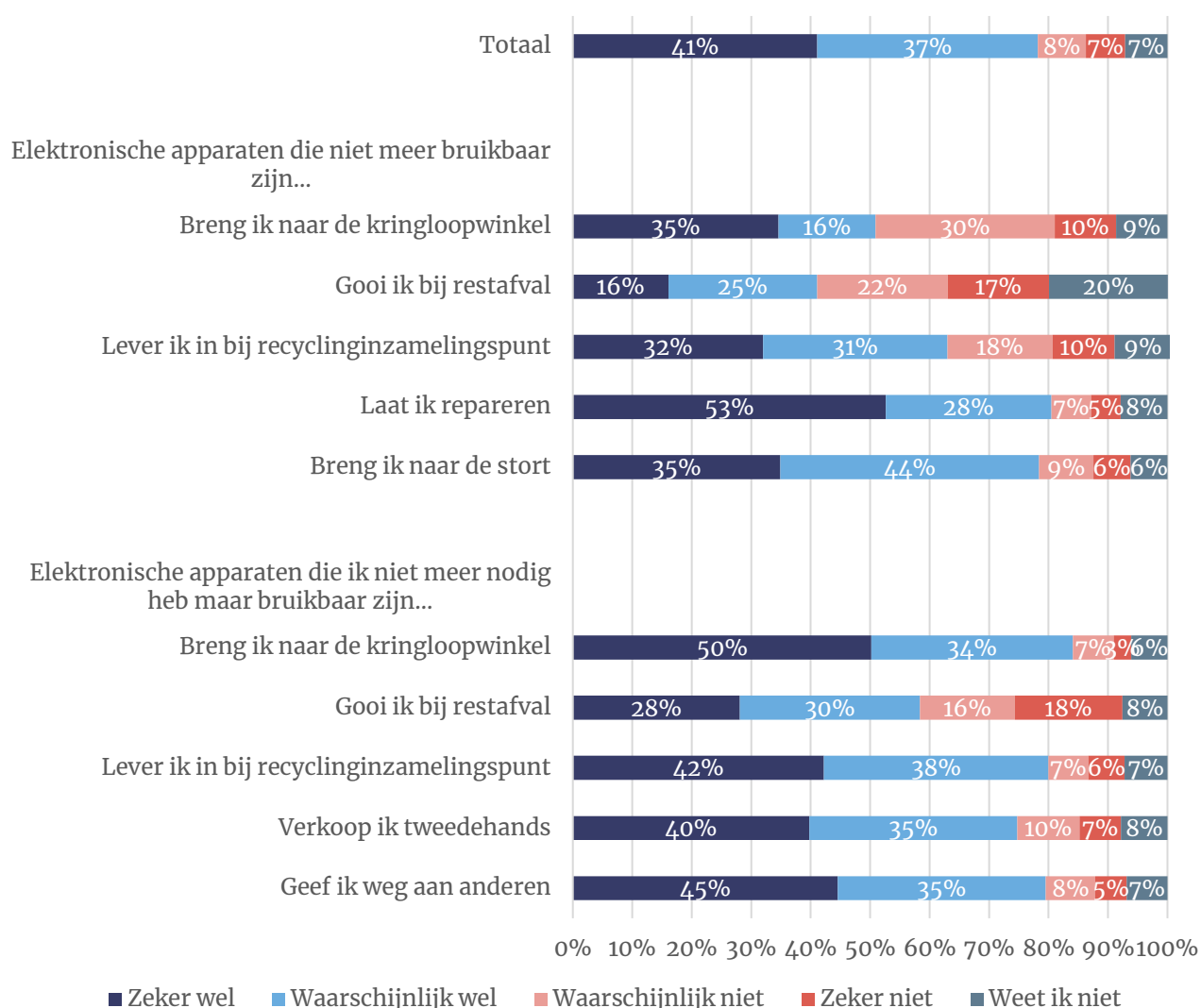
Huidig gedrag (elektronica)

Vier op de tien Nederlanders zijn zeker van plan niet meer gebruikte elektronische apparaten vaker te gaan inleveren n.a.v. de maatregel. Zeven procent gaat dit zeker niet doen. Er zit vrij veel weerstand bij mensen die deze apparaten naar de kringloopwinkel brengen: vier op de tien verwachten zeker of waarschijnlijk niet hun apparaten te gaan inleveren voor hergebruik.

Mensen die functionerende elektronische apparaten bij het restafval gooien zijn per saldo vaker geneigd deze apparaten te gaan inleveren voor hergebruiken: 28 procent zeker wel, 18 procent zeker niet.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men dat mensen elektronische apparaten vaker gaan inleveren zodat de waardevolle grondstoffen hergebruikt kunnen worden. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n=1.187)



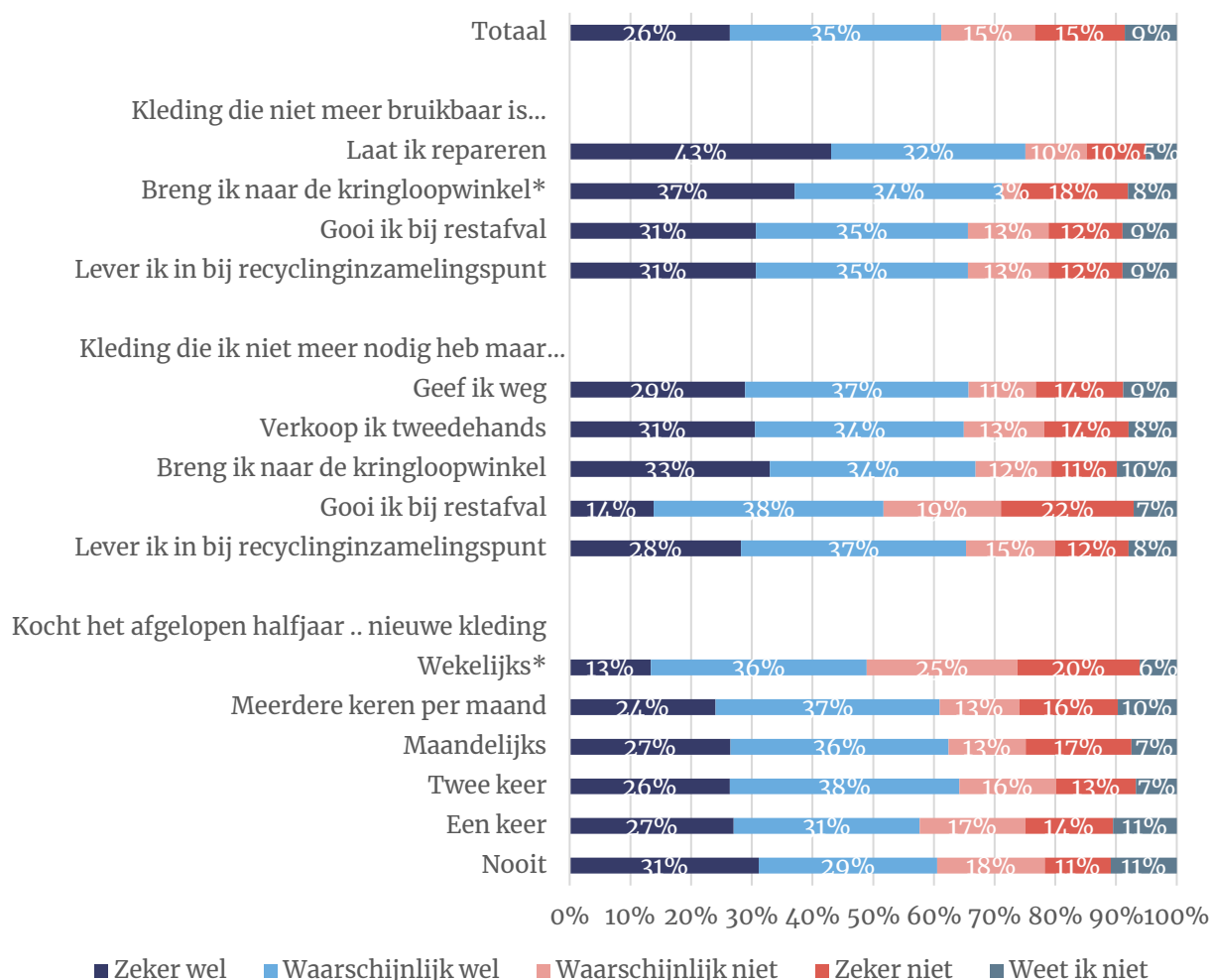
Huidig gedrag (kleding)

Drie op de tien (31%) Nederlanders die nu hun onbruikbare kleding bij het restafval gooien zijn zeker van plan de kleding op de ‘juiste manier’ te gaan inleveren als er statiegeld wordt ingevoerd op kleding. Slechts twaalf procent gaat dit zeker niet doen.

De groep die nog bruikbare kleding weggooit bij het restafval is minder geneigd tot het gewenste gedrag. Veertien procent gaat kleding zeker wel op de juiste manier inleveren, terwijl 22 procent dit zeker niet van plan is. Nederlanders die weinig tot nooit kleding kopen zijn iets vaker geneigd kleding op de juiste manier in te leveren dan Nederlanders die vaak kleding kopen. De percentages voor de groep “wekelijks” zijn indicatief vanwege de zeer lage n (13).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kleding op de juiste manier gaan inleveren, zodat het kan worden gerecycled/ hergebruikt. Basis = allen die aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is (n= 1.171)⁶²



⁶² De percentages voor koopt “koopt wekelijks kleding” (n=13) en “breng ik naar de kringloopwinkel” (n=33) zijn indicatief vanwege het lage aantal waarnemingen.

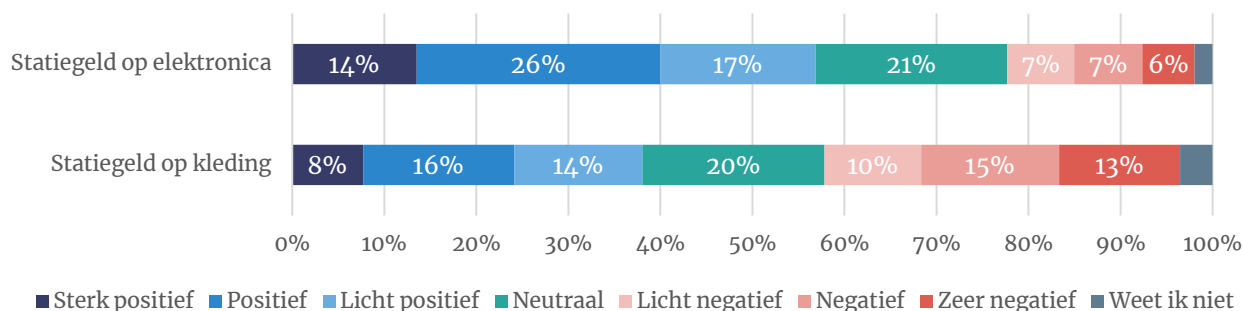


4.14.6 Persoonlijke relevantie

De meerderheid (57%) van de Nederlanders verwacht dat de invoering van statiegeld op elektronica een positieve invloed zal hebben op hun leven. Een op de vijf (20%) verwacht een negatieve invloed.

Bijna vier op de tien (38%) verwachten een negatieve invloed van statiegeld op kleding op hun leven en dat van hun naasten. Net zoveel (38%) mensen verwachten een positief effect.

Wat voor een invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (Elektronica n=1.207, Kleding n=1.219)



4.14.7 Betrokkenheid

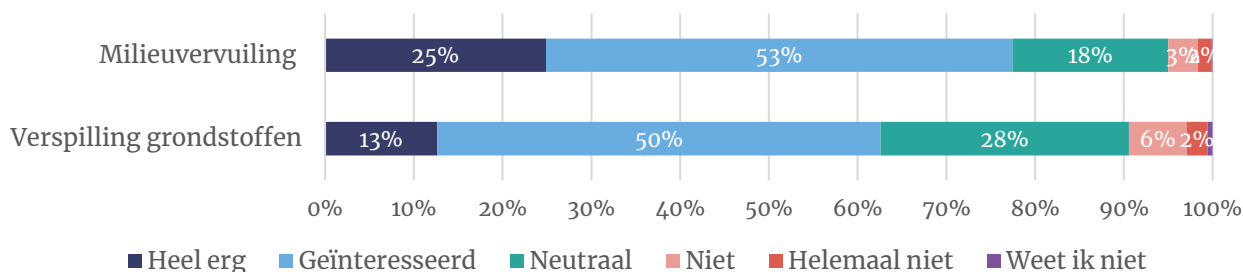
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregelen "Statiegeld op elektronica" en "Statiegeld op kleding" zijn bedoeld om grondstoffenverspilling te verminderen en om milieuvervuiling tegen te gaan.

Interesse

Ruim driekwart (78%) is (heel erg) geïnteresseerd in milieuvervuiling, terwijl 63 procent (heel) geïnteresseerd is in de verspilling van grondstoffen. Vijf procent is (helemaal) niet geïnteresseerd in milieuvervuiling, voor grondstoffenverspilling geldt dit voor 8 procent.

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)

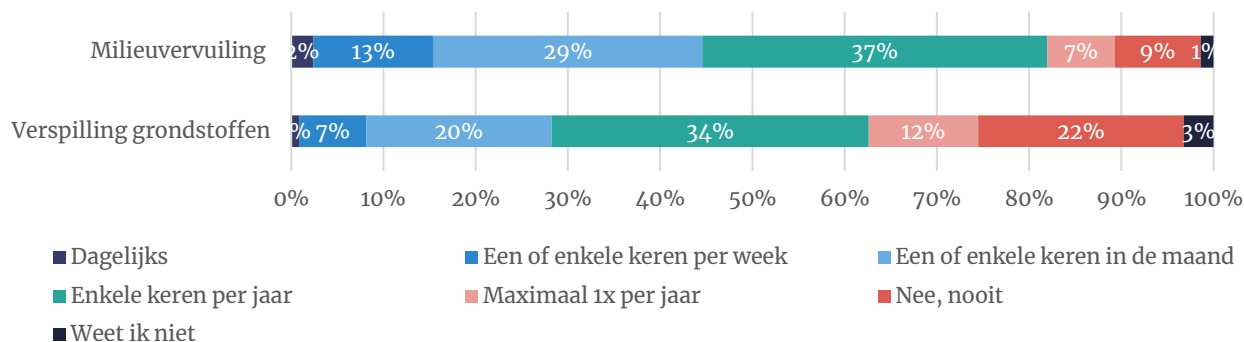


Frequentie gespreksonderwerp

Ongeveer een op zeven (15%) heeft het tenminste een keer per week over milieuvervuiling. Slechts negen procent heeft het hier nooit over.

Acht procent heeft het op wekelijkse basis over verspilling van grondstoffen. Meer dan een vijfde (22%) nooit.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen? Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)

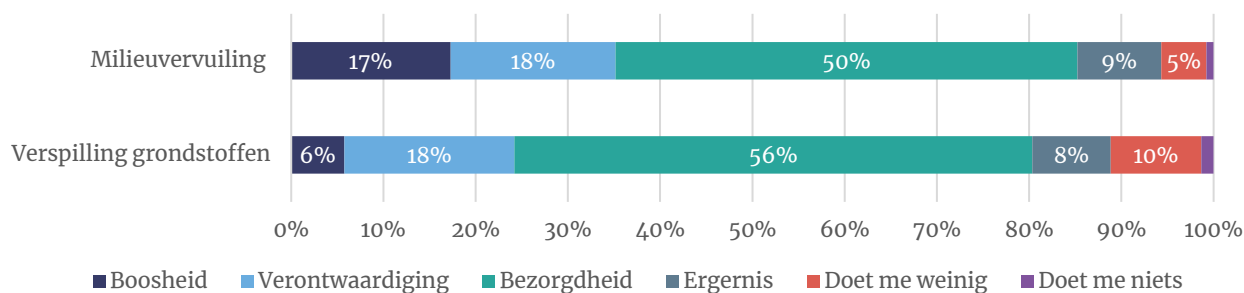


Emotie

Milieuvervuiling roept vooral bezorgdheid (50%) op. In mindere mate ook boosheid en verontwaardiging. Slechts 6 procent doet het weinig of niets.

Grondstoffenverspilling roept ook voornamelijk bezorgdheid (56%) op. Elf procent doet het weinig of niets.

Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)

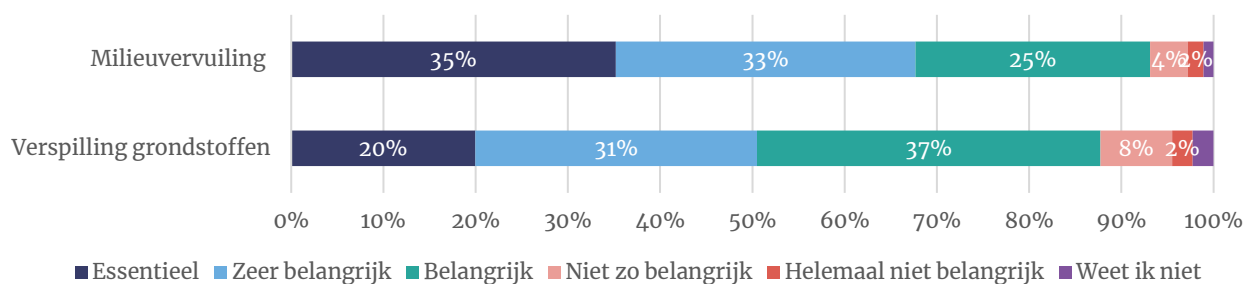


Gepercipieerde urgentie

Ruim een op de drie (35%) vindt het essentieel dat milieuvervuiling ‘nu door de overheid wordt aangepakt’. Bijna iedereen (93%) vindt het in ieder geval belangrijk.

Nederlanders vinden grondstoffenverspilling minder vaak urgent. Een op de vijf noemt het essentieel, 88 procent in ieder geval belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n=3.111)



4.15 Klimaatcoach

Deze paragraaf gaat in op de maatregel klimaatcoach. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Klimaatcoaches voor tuin en woning

“Veel mensen vinden het moeilijk of onnodig om hun tuin te vergroenen en hun huis klimaatbestendig te maken. De overheid wil dat mensen zich voorbereiden op zowel droogte als extreme regelval. Met het oog op droogte is het belangrijk regenwater beter op te vangen. Bij extreme neerslag moet regenwater juist beter afgevoerd kunnen worden.

Een idee is dat mensen voor aanpassingen aan hun huis en tuin via hun gemeente gratis advies en hulp kunnen krijgen van een klimaatcoach.”

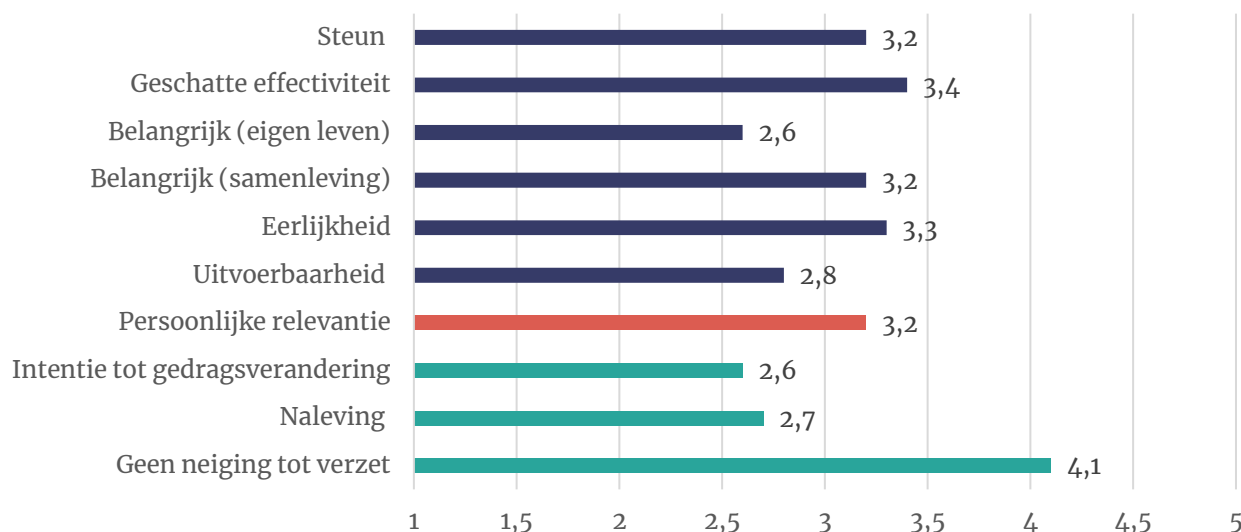
4.15.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

De maatregel scoort laag op vier aspecten: belangrijk (eigen leven), uitvoerbaarheid, intentie tot gedragsverandering en naleving. Oftewel: Nederlanders vinden de maatregel per saldo niet belangrijk voor hun eigen leven, denken dat het de overheid niet zal lukken om de maatregel in te voeren, zijn niet van plan hun gedrag aan te passen n.a.v. de maatregel (d.w.z. hun tuin vergroenen en huis klimaatbestendig maken) en zijn niet van plan gebruik te maken van deze klimaatcoach.

Scores voor maatregel “Klimaatcoaches voor tuin en woning”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



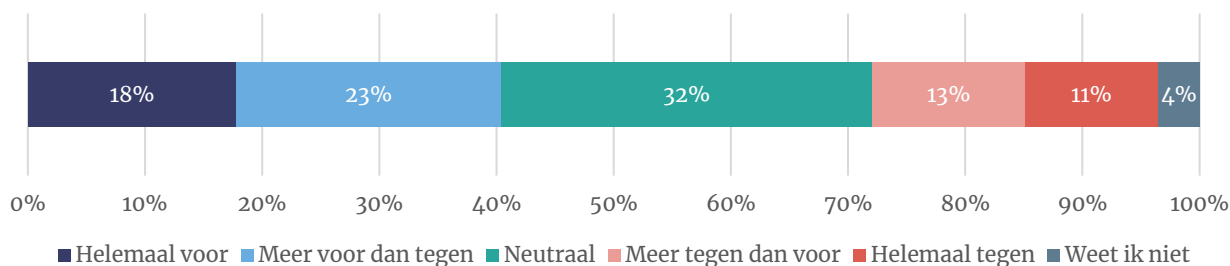
4.15.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn per saldo voor het beschikbaar stellen van klimaatcoaches. Bijna een op vijf (18%) is helemaal voor, een kleiner deel (11%) is helemaal tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)

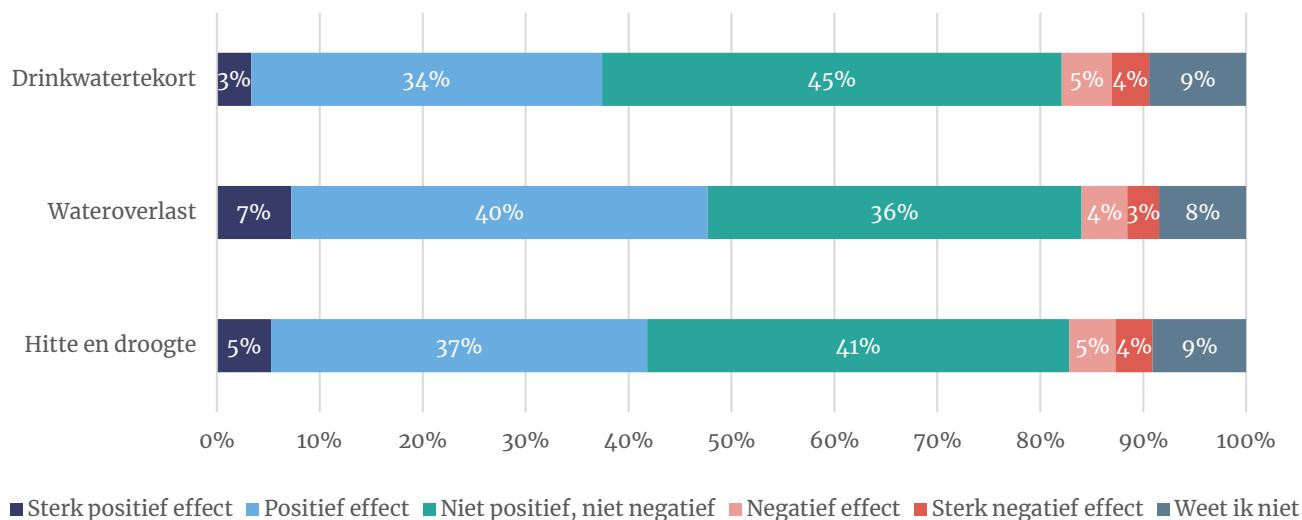


Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van drie problemen: drinkwatertekort, wateroverlast en hitte en droogte.

Over het algemeen verwachten Nederlanders dat het beschikbaar stellen van een klimaatcoach positieve effecten zal hebben op de problemen of zijn ze hier neutraal over.

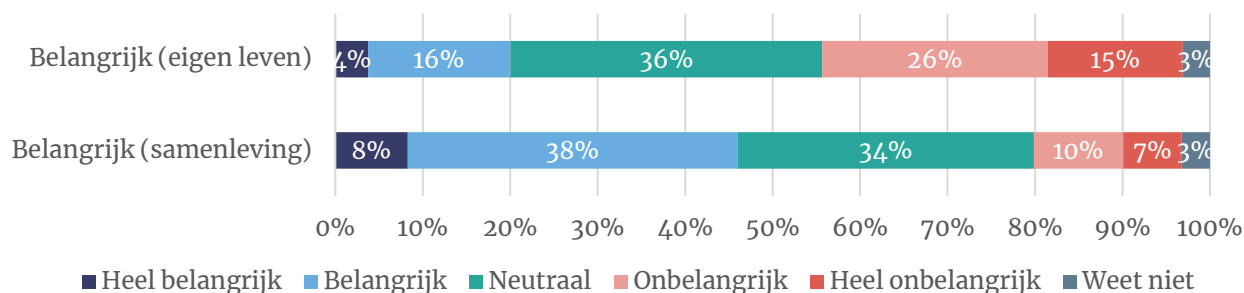
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Per saldo vinden Nederlanders een klimaatcoach onbelangrijk voor hun eigen leven. Slechts een op de vijf (20%) vindt het (heel) belangrijk, terwijl ruim twee op de vijf (41%) het heel onbelangrijk vinden. Nederlanders vinden een klimaatcoach wél belangrijk voor de samenleving als geheel. Acht procent noemt het heel belangrijk, 38 procent vindt het belangrijk terwijl slechts 17 procent het (heel) onbelangrijk vindt.

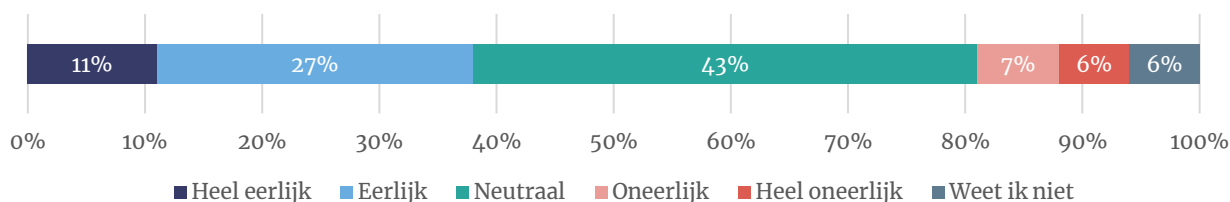
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



Eerlijkheid

De maatregel wordt per saldo als eerlijk beschouwd (38% eerlijk, 15% oneerlijk). Zes procent vindt het beschikbaar stellen van klimaatcoaches voor huis en tuin heel oneerlijk.

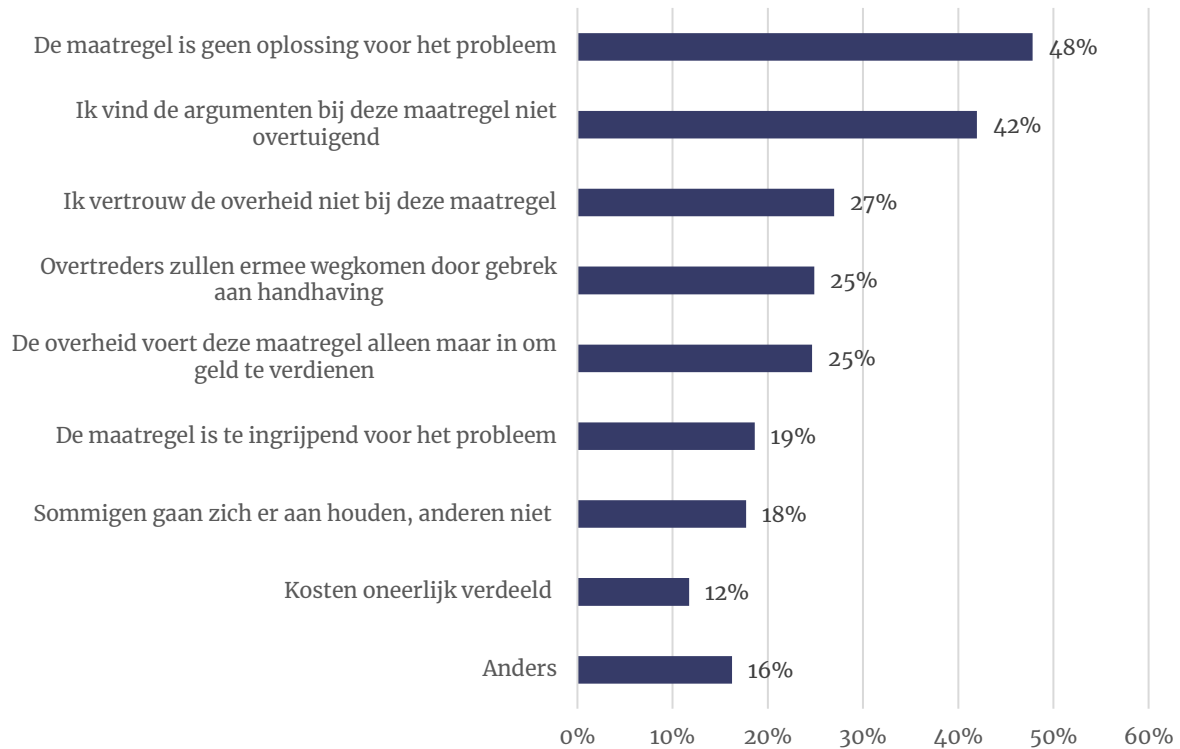
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



Aan mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Bijna de helft van de mensen die de maatregel oneerlijk vinden geven aan dat ze de maatregel niet zien als oplossing voor het probleem (drinkwatertekort, wateroverlast en hitte en droogte). Vier op de tien vinden de argumenten bij de maatregel niet overtuigend.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

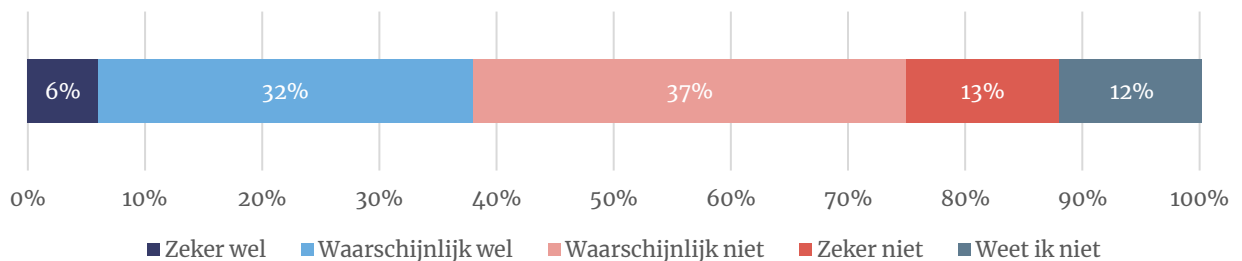
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n = 144)



Uitvoerbaarheid

Nederlanders zijn sceptisch over de uitvoerbaarheid van de maatregel. De helft van de bevolking denkt dat het de overheid zeker (13%) of waarschijnlijk (37%) niet zal lukken om de maatregel in te voeren. Bijna vier op de tien (38%) denken dat het wel gaat lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een klimaatcoach beschikbaar te stellen voor hulp en advies – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Betutteling

“Dat wordt teveel als betutteling gezien en te duur bevonden. Klimaatcoaches moeten ergens van betaald worden.”

“De meesten gaan het betuttelend vinden.”

“Dit komt te dicht bij de burger, overheid moet zich niet met alles bemoeien.”

“Mensen hebben geen behoefte aan overheidsbemoeienis in hun privésituatie. Ik zou daar als overheid ook erg terughoudend in zijn.”

Te duur

“Dat kost te veel geld.”

“Kosten voor de gemeente worden dan ik veel te hoog.”

“Onbetaalbaar en voor velen niet acceptabel.”



4.15.3 Steun naar kenmerken

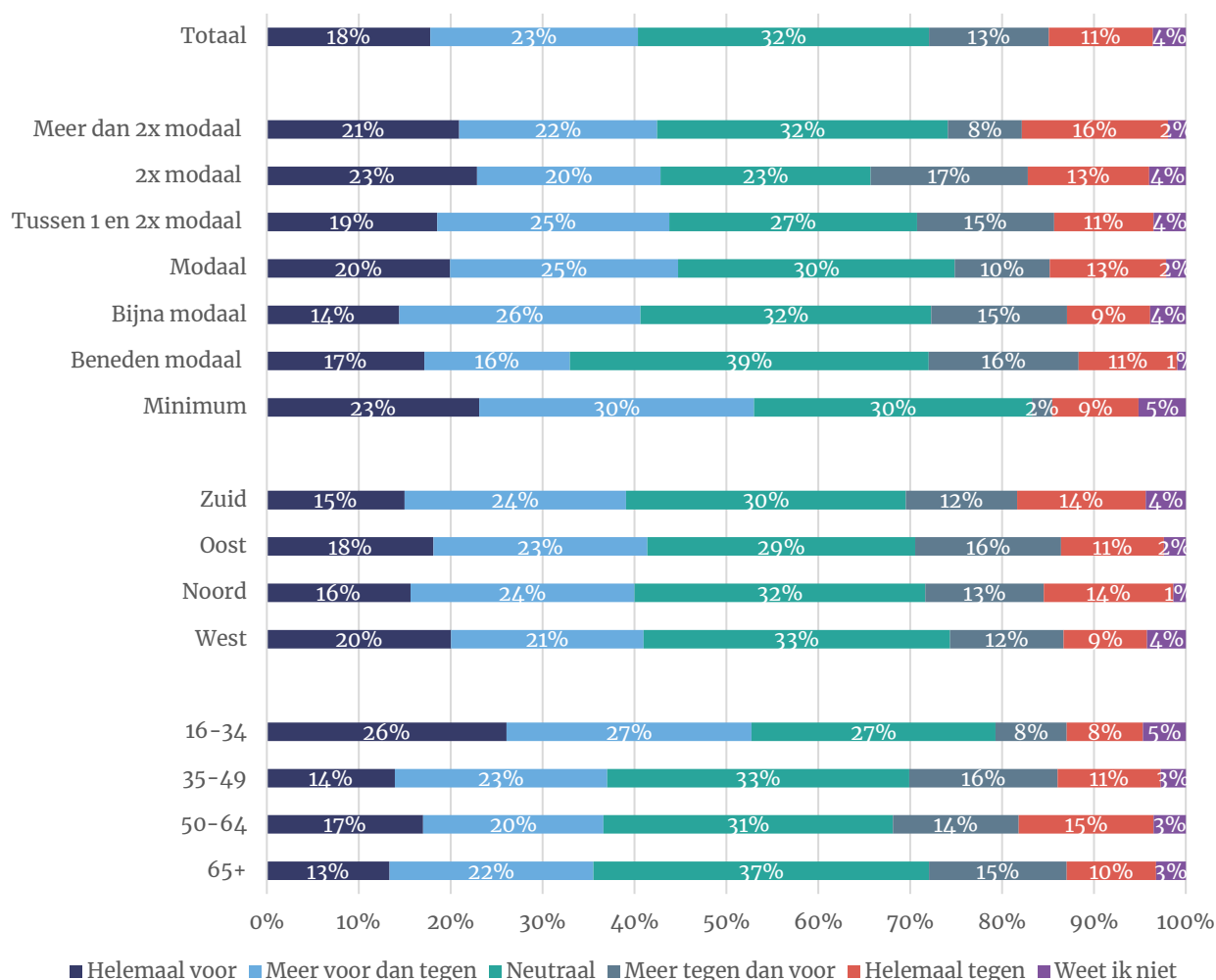
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Nederlanders met een minimuminkomen zijn iets positiever over een klimaatcoach dan andere inkomensgroepen. Meer dan de helft (53%) is voor, meer dan gemiddeld: 41%. De inkomensgroep “beneden modaal” is juist het minst vaak voor (33%).

Naar regio zijn de verschillen erg beperkt al lijkt men in het Zuiden iets sceptischer dan in het Westen. Een kwart van de 16- tot 34-jarigen is helemaal voor de maatregel. Dat is ruim meer dan de andere leeftijdsgroepen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



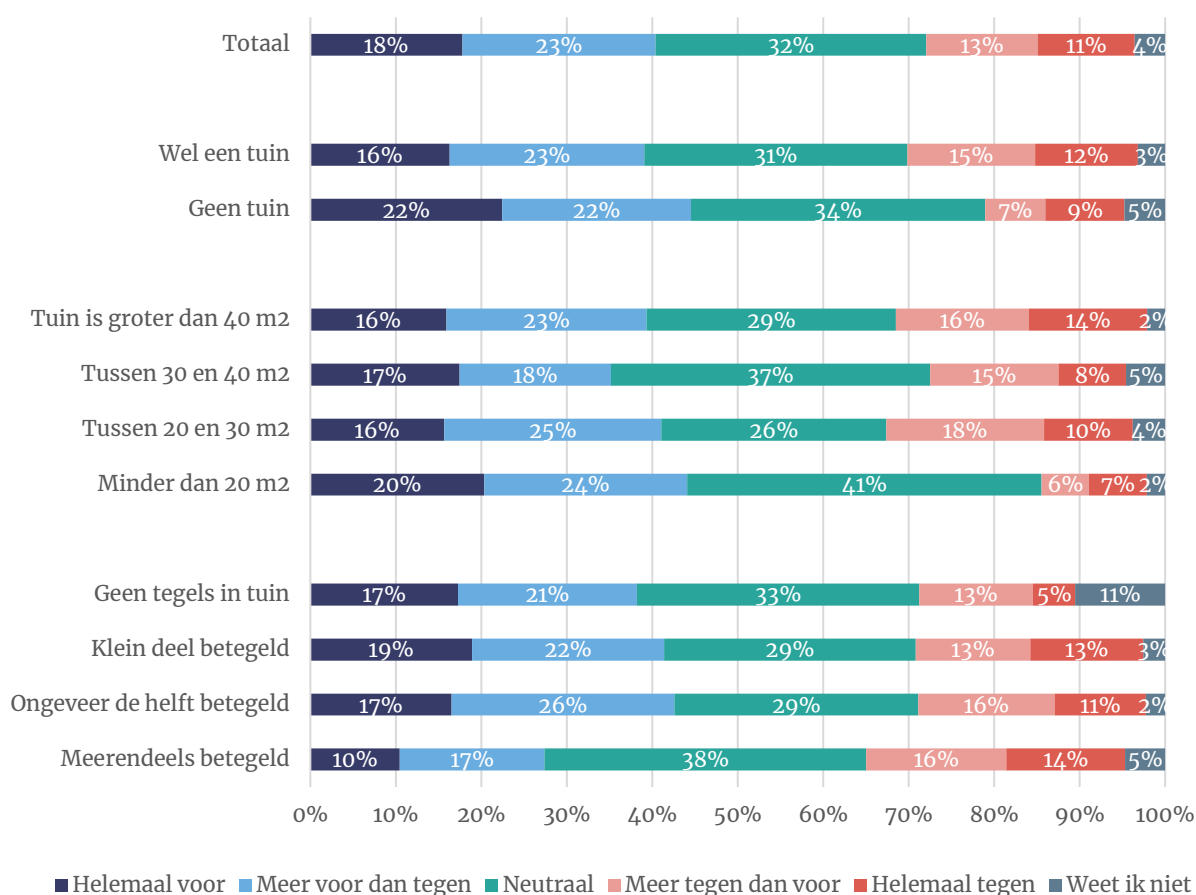
Huidig gedrag

Nederlanders zonder tuin zijn positiever over een klimaatcoach dan Nederlanders met tuin. Van de laatstgenoemde groep is ruim een kwart (27%) tegen de maatregel, terwijl dit 18 procent bedraagt onder Nederlanders zonder tuin.

De grootte van iemands tuin lijkt beperkt van invloed op steun voor het beschikbaar stellen van de klimaatcoach. Nederlanders met een tuin van kleiner dan 20 vierkante meter zijn wel minder vaak tegen de maatregel (13%) dan gemiddeld (24%).

Nederlanders van wie de tuin merendeels betegeld is zijn doorgaans minder positief over de klimaatcoach dan gemiddeld. Bijna drie op de tien (27%) van deze groep zijn voor, precies drie op de tien (30%) zijn tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



4.15.4 Verwacht gedrag

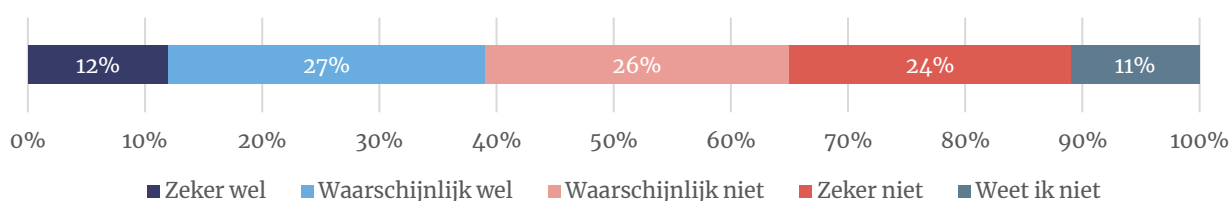
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Ruim een op de tien (12%) zegt zeker een klimaatcoach om advies te zullen vragen bij het vergroenen van de tuin en/of het klimaatbestendiger maken van het huis. Twee keer zoveel mensen (24%) gaan dit zeker niet doen. Per saldo denken meer mensen dit zeker of waarschijnlijk niet te gaan doen (50%) dan wel (39%).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

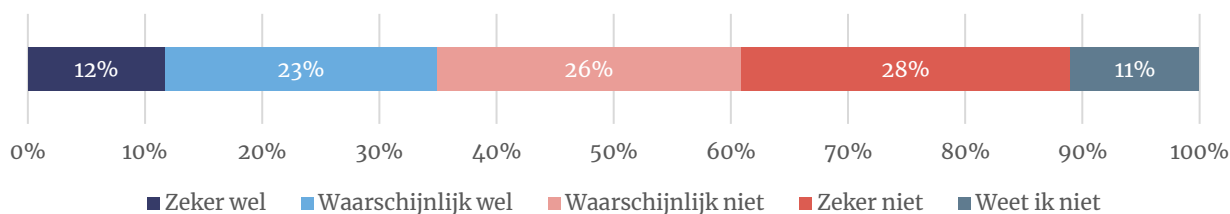
Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je een klimaatcoach om advies en hulp vraagt als je je tuin wilt gaan vergroenen en huis klimaatbestendig wilt maken. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.002)



Geneigdheid tot gedragsverandering

Bijna drie op de tien (28%) zeggen zeker niet hun tuin te gaan vergroenen en huis klimaatbestendig te maken. Nog eens ruim een kwart (26%) gaat dit waarschijnlijk niet doen. Slechts twaalf procent gaat dit zeker wel doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Met deze maatregel hoopt de overheid ervoor te zorgen dat mensen hun tuinen gaan vergroenen en huis klimaatbestendig gaan maken. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.002)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Met deze maatregel hoopt de overheid ervoor te zorgen dat mensen hun tuinen gaan vergroenen en huis klimaatbestendig gaan maken.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Gratis maken

“Dienst gratis aanbieden.”

“Gratis consult mogelijk maken.”

“Gratis verstrekken van zo’n klimaatcoach.”

Coaches toegankelijk maken

“Klimaatcoaches aanbieden vooral de gemeenten. Volgens mij gebeurt dit al op grotere schaal.”

“Laagdrempelig houden, moet eenvoudig zijn om deze in te schakelen.”

“Toegankelijk maken voor iedereen. Nu is het vaak moeilijk om specialisten te vinden op dit gebied omdat die te weinig voorhanden zijn.”

Duidelijke communicatie

“Duidelijke informatie verstrekken over hoe je het beste je tuin kan vergroenen en je huis klimaatbestendig kan maken.”

“Eenvoudige communicatiecampagne met tips die betaalbaar zijn voor arm en rijk.”

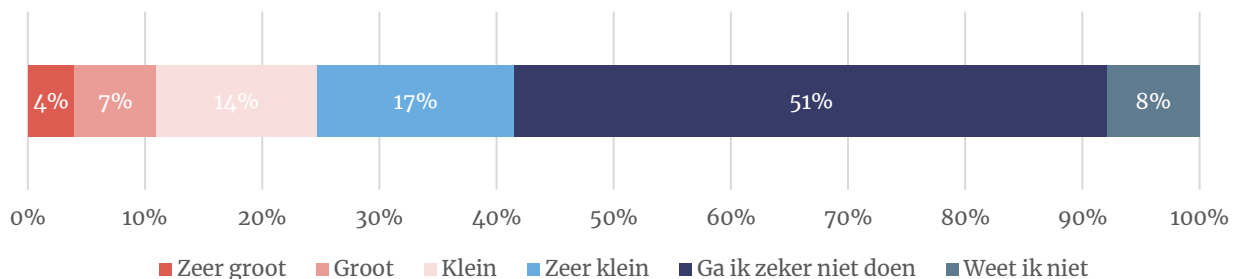
“Goede en duidelijke voorlichting geven en de drempel laag maken om advies te vragen van de klimaatcoaches.”

“Informatie laten geven via spotjes en de gemeente zelf.”

Neiging tot verzet

Een op de tien (11%) schat de kans groot of zeer groot in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. De helft gaat dit zeker niet doen.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (N=1.169)

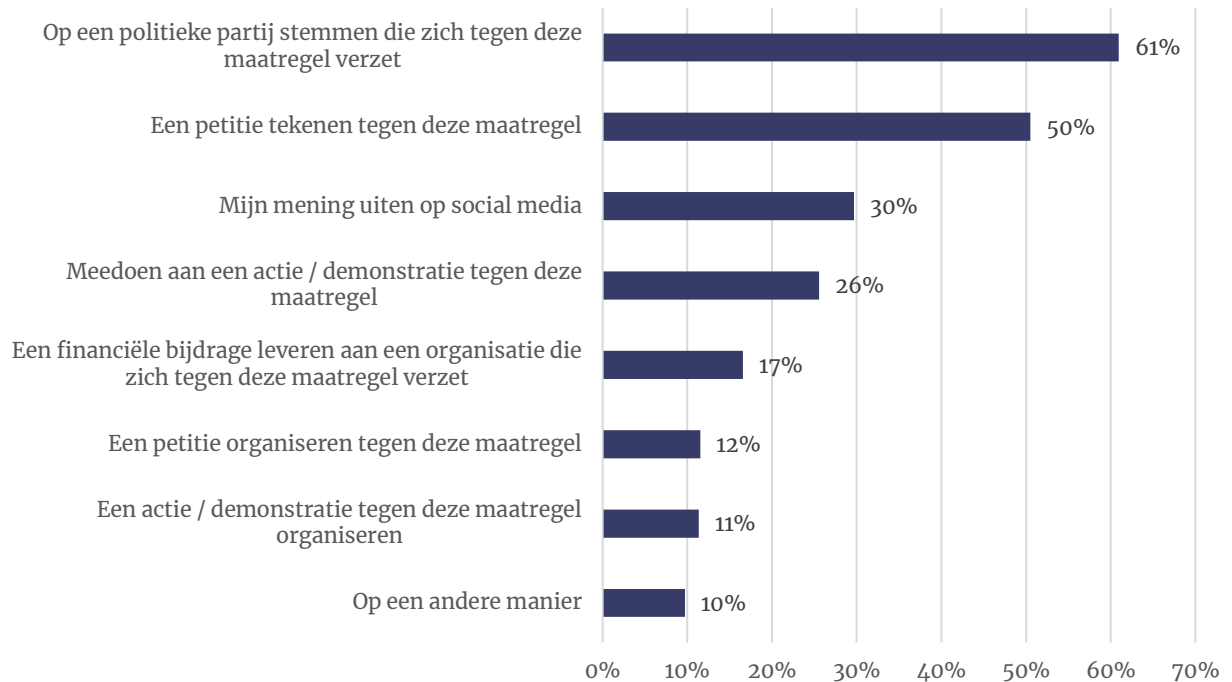


Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd op welke wijze zij dit zullen doen.

Zes op de tien (61%) zullen op een politieke partij stemmen die zich tegen de maatregel verzet. Iets minder zullen petitie tekenen (50%) tegen de maatregel.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=131)



4.15.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

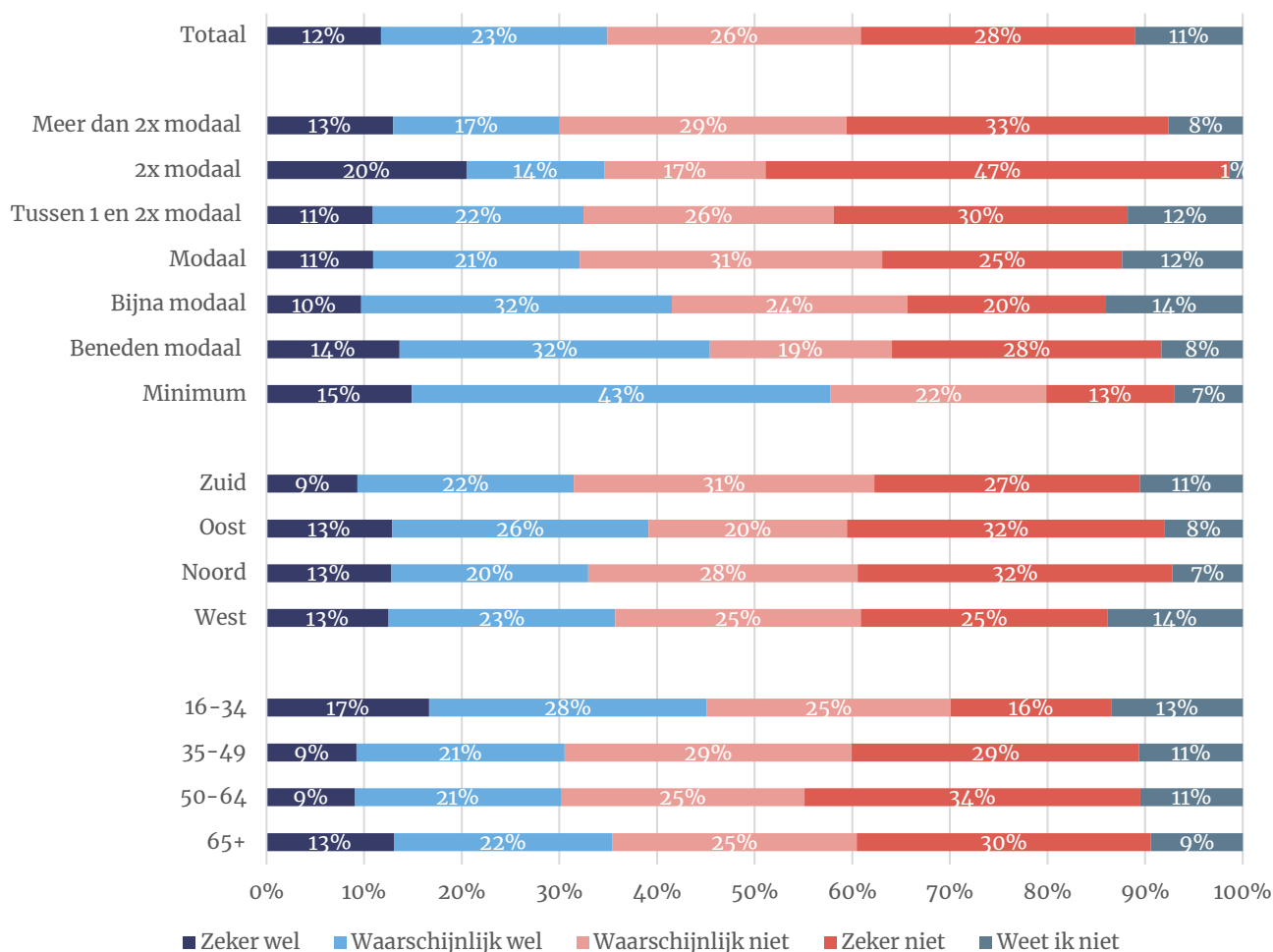
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Inkomen lijkt negatief gecorreleerd aan gedragsgeneigdheid. Met andere woorden: hoe lager het inkomen, hoe groter de neiging om de tuin te vergroenen en het huis klimaatbestendig te maken als er klimaatcoaches beschikbaar komen. Aan de andere kant zegt een op de vijf Nederlanders met een twee keer modaal inkomen zeker de tuin te gaan vergroenen en het huis klimaatbestendig te maken, hoger dan elke andere inkomensgroep. Tegelijkertijd zegt de helft (47%) van deze groep dit zeker niet te gaan doen. Ook dat is ruim meer dan onder de andere groepen.

Qua regio zijn weinig verschillen te ontdekken. Jongeren tot 34 jaar staan vaker open voor de gewenste gedragsverandering dan oudere leeftijdsgroepen.

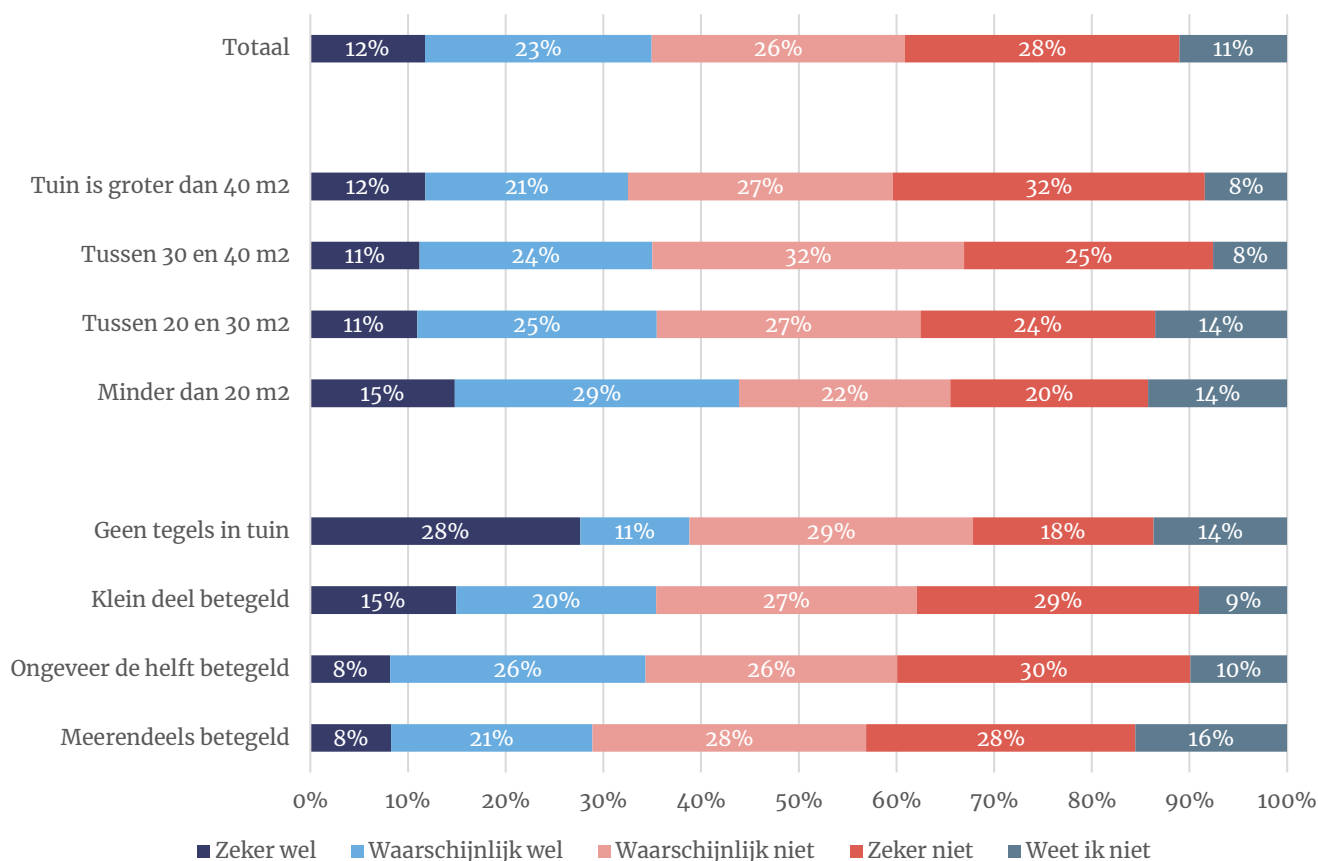
Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Met deze maatregel hoopt de overheid ervoor te zorgen dat mensen hun tuinen gaan vergroenen en huis klimaatbestendig gaan maken. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.002)



Huidig gedrag

Nederlanders met een kleine tuin (minder dan 20 vierkante meter) hebben minder weerstand tegen het vergroenen van hun tuin en klimaatbestendig maken van hun huis (20% zeker niet) dan Nederlanders met een grote tuin (groter dan 40 vierkante meter, 32% zeker niet). De verschillen zijn nog duidelijker als we uitsplitsen naar soort tuin. Bijna drie op de tien (28%) Nederlanders zonder tegels in de tuin willen zeker hun tuin verder vergroenen als een klimaatcoach beschikbaar wordt gesteld. Dit geldt slechts voor acht procent van de Nederlanders van wie de tuin voor de helft of merendeels betegeld is.

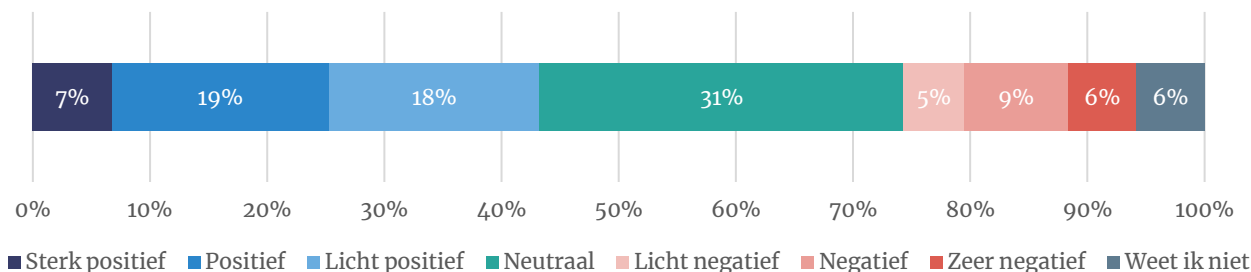
Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Met deze maatregel hoopt de overheid ervoor te zorgen dat mensen hun tuinen gaan vergroenen en huis klimaatbestendig gaan maken. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.002)



4.15.6 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten vaker een positieve dan een negatieve uitwerking van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten. In totaal verwacht 44 procent een licht tot sterk positieve invloed. Een op de vijf (20%) verwacht een licht tot sterk negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



4.15.7 Betrokkenheid

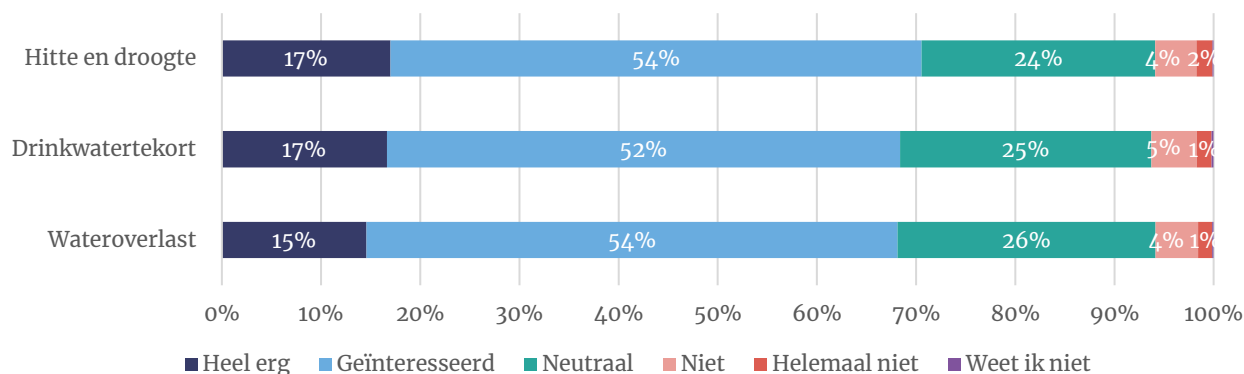
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "klimaatcoach" is bedoeld om drie problemen tegen te gaan: drinkwatertekort, wateroverlast en hitte en droogte.

Interesse

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in de problemen. Hitte en droogte interesseert zeven op de tien Nederlanders (71%). Dit geldt in iets mindere mate voor drinkwatertekort (69%) en wateroverlast (69%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n Hitte en droogte = 3.047, n Drinkwatertekort = 2.167, n Wateroverlast = 3.047)

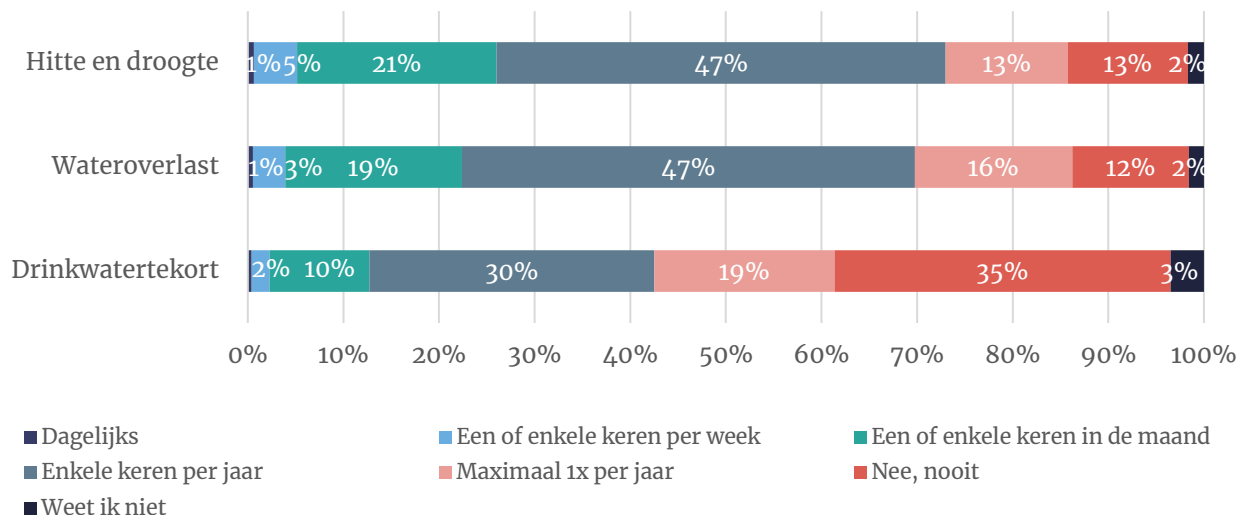


Frequentie gespreksonderwerp

Nederlanders hebben het niet vaak over de problemen. Ruim een derde (35%) spreekt zelfs nooit over drinkwatertekort. Bijna de helft van de Nederlanders (47%) spreekt enkele keren per jaar over hitte en droogte en wateroverlast.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

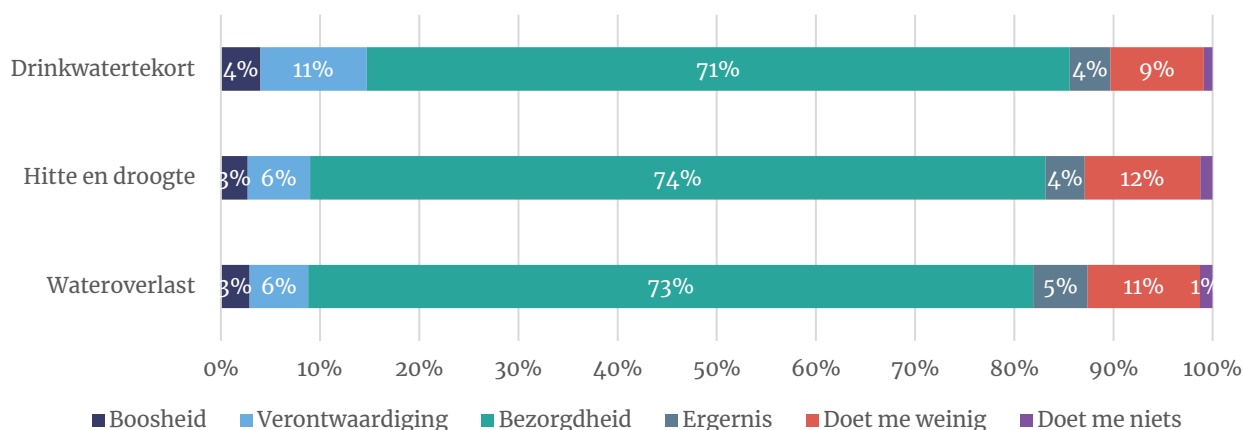
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n Hitte en droogte = 3.047, n Drinkwatertekort = 2.167, n Wateroverlast = 3.047)



Emotie

Bij ruim zeven op de tien Nederlanders roepen de problemen bezorgdheid op. Andere emoties worden nauwelijks genoemd.

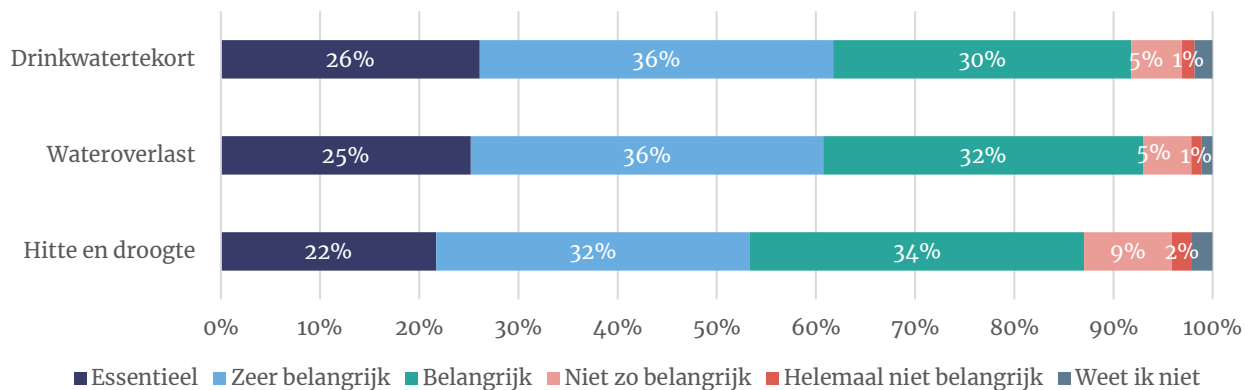
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n Hitte en droogte = 3.047, n Drinkwatertekort = 2.167, n Wateroverlast = 3.047)



Gepercipieerde urgentie

Alle problemen worden door circa een kwart van de Nederlanders als essentieel beschouwd om nu aan te pakken door de overheid. Over hitte en droogte wordt de minste urgentie gevoeld.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n Hitte en droogte = 3.047, n Drinkwatertekort = 2.167, n Wateroverlast = 3.047)



4.16 Tegeltaks

Deze paragraaf gaat in op de maatregel tegeltaks. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Belasting op tuinen met veel tegels

“Veel tuinen in Nederland zijn grotendeels bedekt met tegels. Omdat regenwater daardoor de grond niet in kan, is wateroverlast mogelijk. Ook kan bij hitte overlast ontstaan, omdat tegels geen warmte opnemen. De overheid wil die problemen voorkomen.

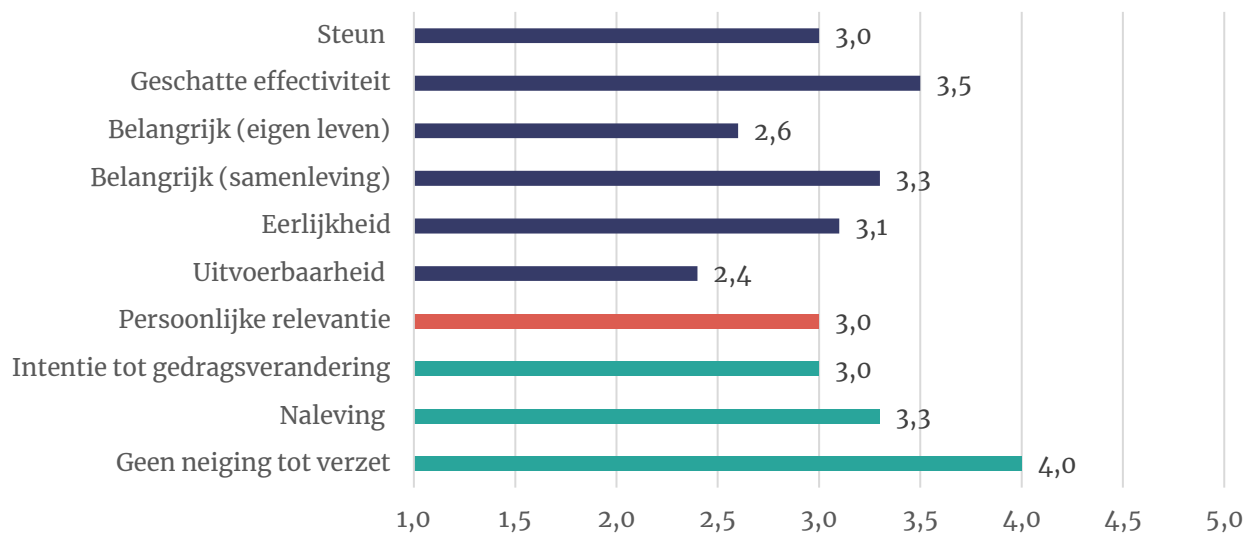
Een idee hiervoor is om een belasting in te voeren op betegelde tuinen. Dit gaat gelden voor tuinen groter dan 40 vierkante meter, waarvan meer dan een derde betegeld is. In dat geval moeten mensen zo'n 75 euro belasting per jaar gaan betalen.”

4.16.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is. De maatregel scoort lager dan gemiddeld op belangrijk voor eigen leven en uitvoerbaarheid. Oftewel: de meeste Nederlanders vinden de maatregel niet belangrijk voor hun eigen leven en hebben twijfels of het de overheid zal lukken de maatregel in te voeren en te handhaven. Voor steun en eerlijkheid is de score neutraal. Net zoveel mensen zijn voor als tegen de maatregel en net zoveel mensen vinden de maatregel eerlijk als oneerlijk. De maatregel roept weinig neiging tot verzet op.

Scores voor maatregel “Belasting op tuinen met veel tegels”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



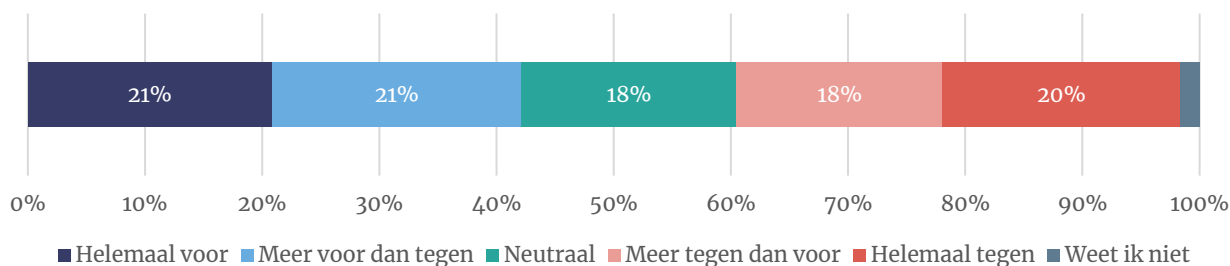
4.16.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn erg verdeeld over het invoeren van een tegeltaks. Ruim een op de vijf (21%) is helemaal voor, een bijna net zo groot deel (20%) is helemaal tegen.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)

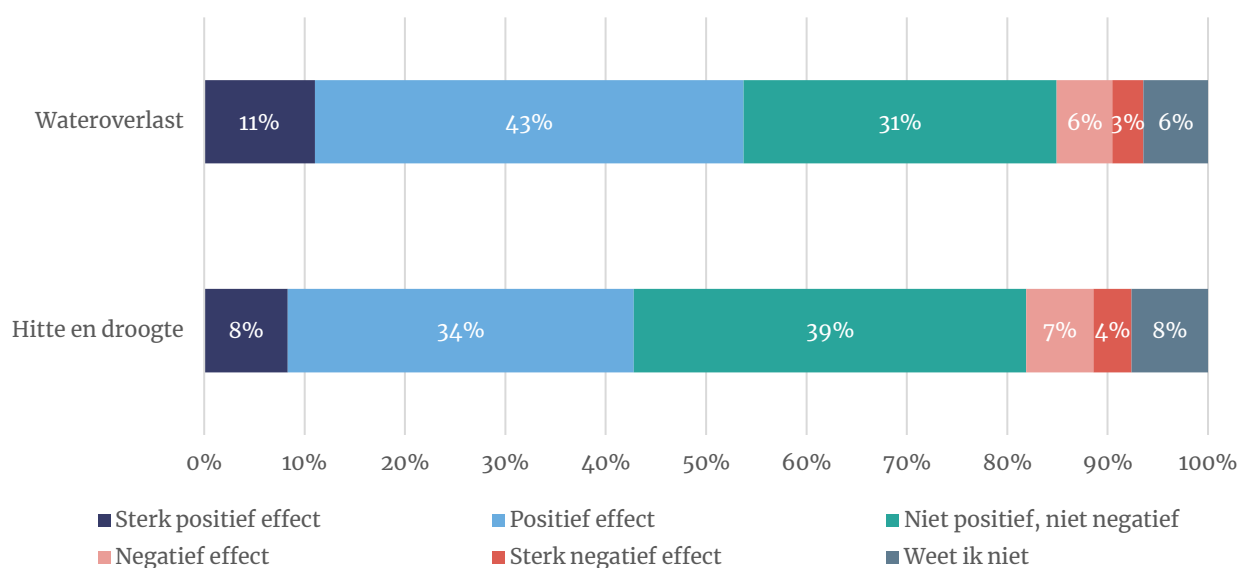


Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van twee problemen: wateroverlast en hitte en droogte.

Nederlanders zijn vrij positief over de verwachte effecten van de maatregel. De meerderheid (54%) denkt dat de maatregel een positieve invloed zal hebben op wateroverlast (11% sterk positief, 43% positief). Bijna een op de tien (9%) verwacht een negatieve invloed. Over het effect op hitte en droogte zijn Nederlanders iets sceptischer. Ruim vier op de tien (42%) verwachten een positief effect (8% sterk positief, 34% positief), terwijl elf procent een negatief effect verwacht.

In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)

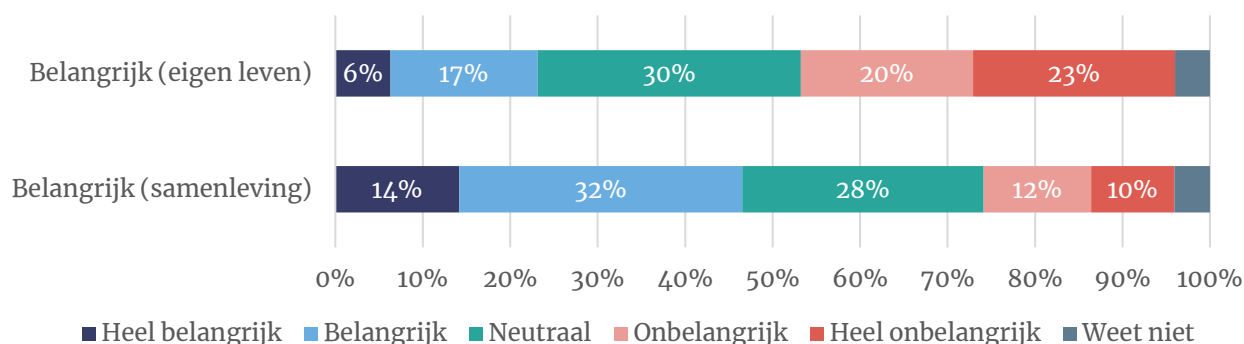


Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Weinig Nederlanders vinden de tegeltaks belangrijk voor hun eigen leven. Zes procent noemt het zeer belangrijk, terwijl 17 procent de belasting als belangrijk betitelt. Ruim vier op de tien (43%) vinden de taks (heel) onbelangrijk voor hun eigen leven.

Het omgekeerde zien we als we vragen hoe belangrijk Nederlanders de maatregel vinden voor de samenleving als geheel. Bijna de helft (46%) vindt een dergelijke belasting (heel) belangrijk voor de samenleving, terwijl 22% de maatregel (heel) onbelangrijk vindt.

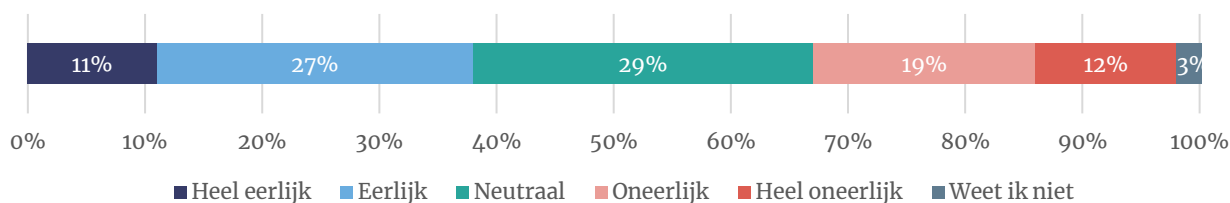
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)



Eerlijkheid

Ruim drie op de tien Nederlanders (31%) beschouwen de maatregel als oneerlijk. Twaalf procent vindt het zelfs heel oneerlijk. Bijna vier op de tien (38%) vinden het echter wel een eerlijke belasting.

In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (N=1.127)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Bijna de helft van deze mensen vinden dat de maatregel geen oplossing is voor het probleem (in dit geval: wateroverlast en hitte/droogte). Bijna vier op de tien (39%) vinden de argumentatie niet overtuigend terwijl een derde (33%) van mening is dat de overheid de maatregel alleen maar invoert om geld te verdienen.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

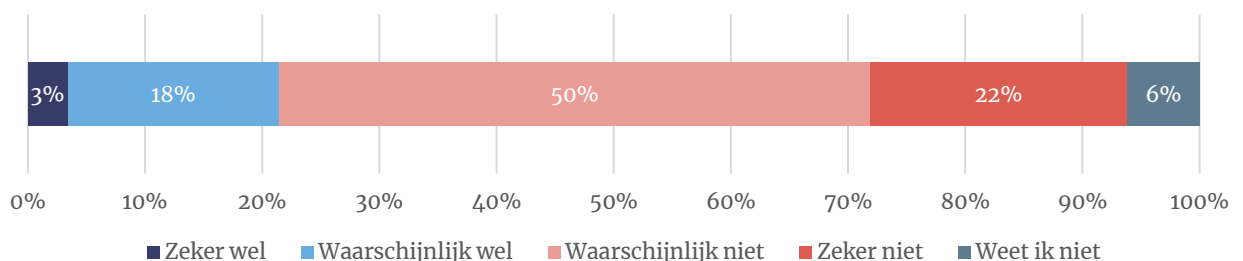
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n = 349)



Uitvoerbaarheid

Nederlanders zijn eensgezind over de uitvoerbaarheid van de maatregel. Maar liefst zeven op de tien (72%) denken dat het de overheid waarschijnlijk/zeker niet zal lukken om de belasting in te voeren én te handhaven. Een hele kleine groep (3%) is er zeker van dat dit wel zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een tegeltaks in te voeren en te handhaven – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Controle is te ingewikkeld

“Controle en handhaving lijkt me voor deze maatregel heel moeilijk en subjectief. En heel arbeidsintensief.”

“Handhaving zal veel menskracht en kapitaal kosten. Effect zal naar mijn verwachting daarnaast gering zijn. Grootste problemen in de (binnen)steden, waar mensen over het algemeen geen grote tuin hebben.”

“Controle per tuintje???? Forget it!”

“Dan moet je tegels gaan tellen. Lijkt me lastig, zeker in achtertuinen.”

“Dit is praktisch niet uitvoerbaar denk ik (mankracht).”

Gebrek aan draagvlak

“Er zal protest komen. Betegelde tuinen zijn makkelijk te onderhouden, vooral voor oude mensen. De overheid raakt teveel de burgers.”

“Er zal veel protest komen. En er zijn mensen met een klein budget wiens tuin nu eenmaal betegeld is, wellicht door een vorige eigenaar. Zij kunnen die extra belasting eigenlijk niet goed dragen en ze hebben geen geld om de tuin te laten wijzigen.”

“Ik denk dat dit onvoldoende draagvlak krijgt.”

“Te grote weerstand van maatschappij.”

4.16.3 Steun naar kenmerken

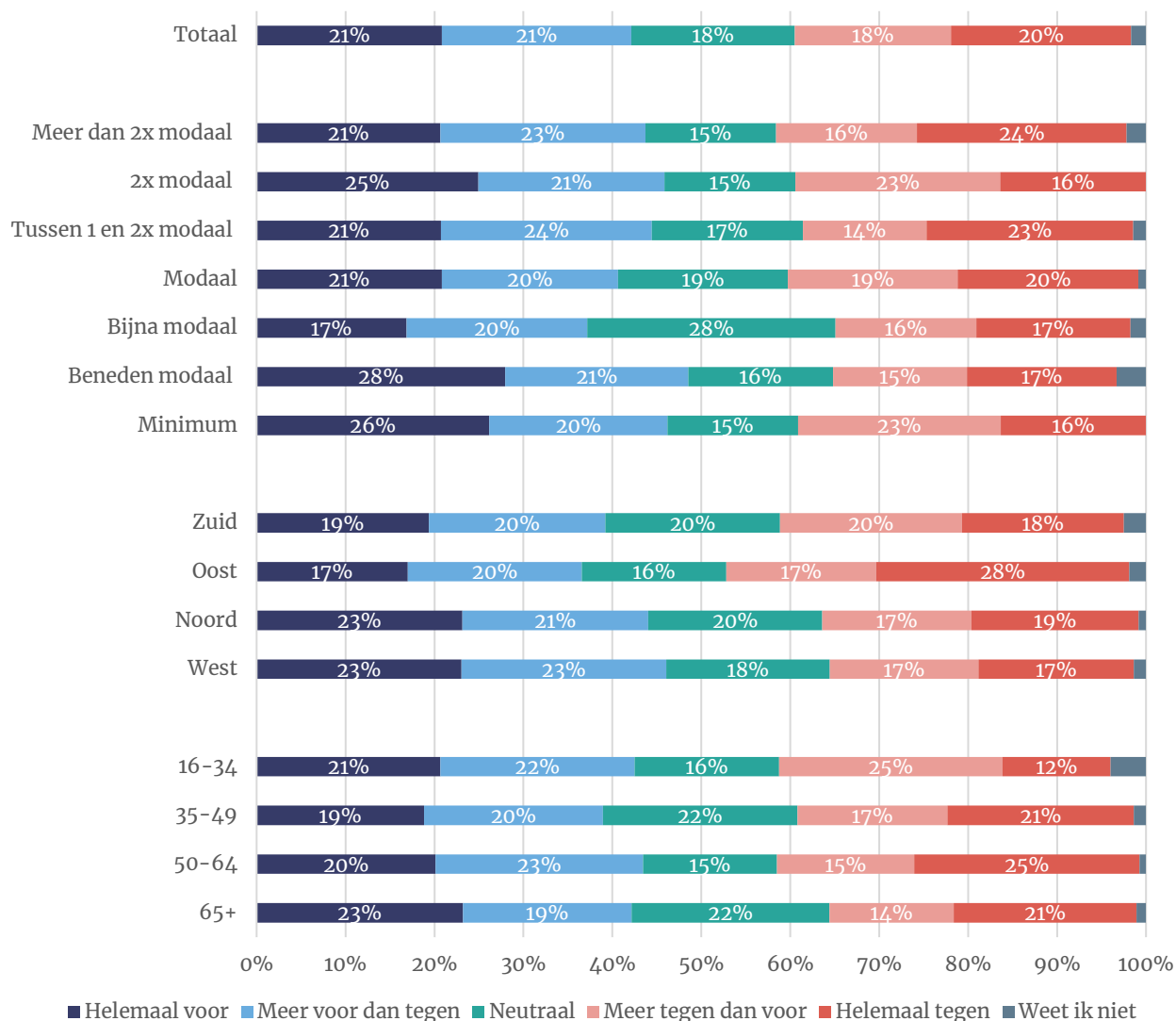
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Steun voor de maatregel ligt iets hoger onder de twee laagste inkomensgroepen dan onder de overige groepen. Meer dan een kwart (minimum 26%, beneden modaal 28%) van deze groepen is helemaal voor de maatregel. Dat is meer dan het gemiddelde van 21 procent. Onder elke inkomensgroep is 32 tot 40 procent tegen de belasting.

In Oost-Nederland is meer weerstand tegen de belasting. Bijna drie op de tien (28%) aldaar zijn helemaal tegen de belasting terwijl het gemiddelde op 20 procent ligt. Slechts twaalf procent van de jongeren zijn helemaal tegen de belasting. Onder de overige leeftijdsgroepen is dit tenminste 20 procent.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)



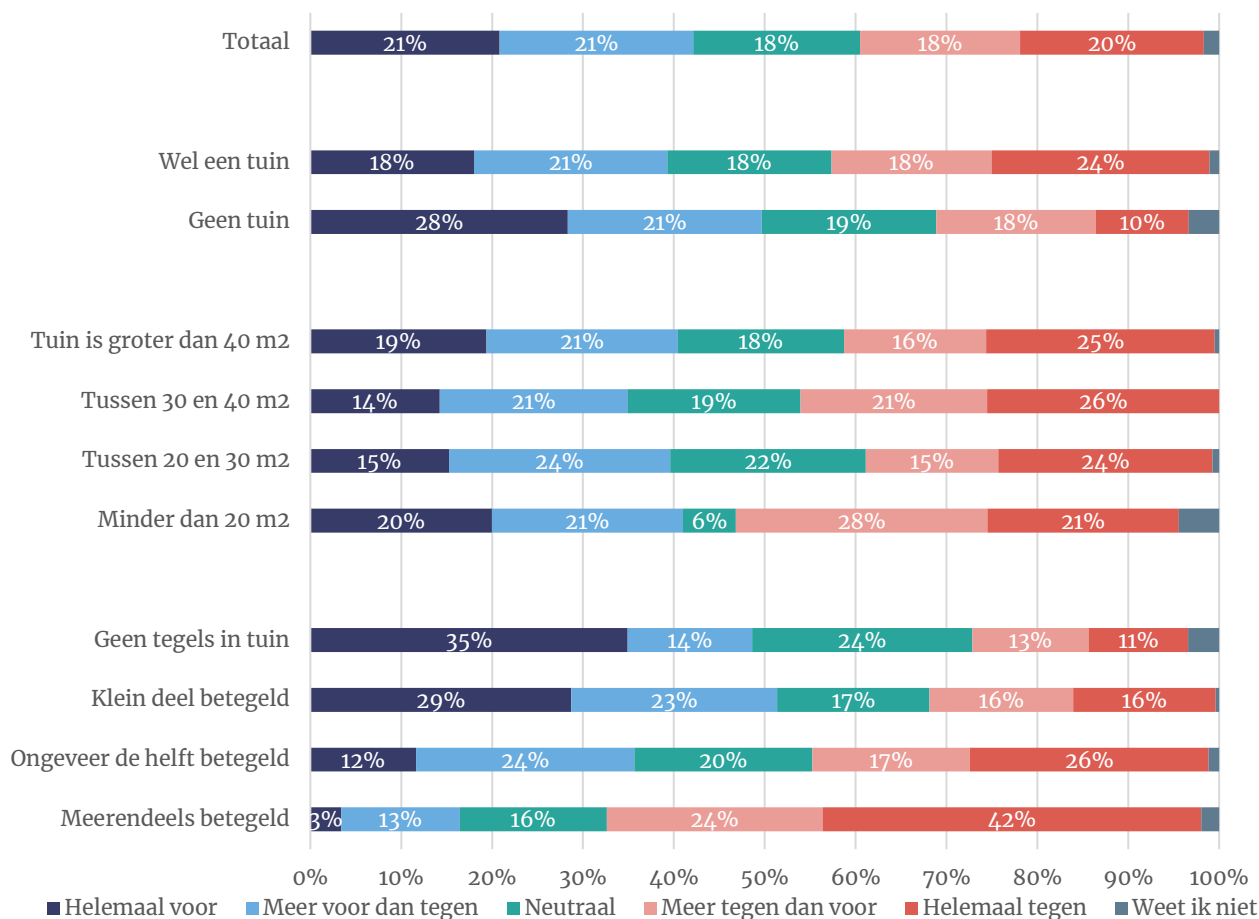
Huidig gedrag

Nederlanders met tuin zijn sceptischer over de tegeltaks dan Nederlanders zonder tuin. Een kwart (24%) van de tuineigenaren is helemaal tegen de maatregel terwijl dit slechts voor een op tien Nederlanders zonder tuin het geval is.

Eigenaren van kleine tuinen (minder dan 20 vierkante meter) zijn vaker tegen de maatregel (49%) dan gemiddeld (38%). Toch is het moeilijk om een correlatie tussen tuingrootte en steun aan te tonen omdat ook 47 procent van degenen met een tuin tussen de 30 en 40 vierkante meter tegen de belasting is.

Verschillen zijn groter als we inzoomen op het soort tuin. Nederlanders die een tuin hebben zonder tegels zijn vaker voor de maatregel dan anderen. Bijna de helft (49%) van deze groep is voor de maatregel. Nederlanders van wie de tuin merendeels betegeld is zijn erg negatief. Ruim vier op de tien (42%) is helemaal tegen. Nog eens een kwart (24%) is meer tegen dan voor.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)



4.16.4 Verwacht gedrag

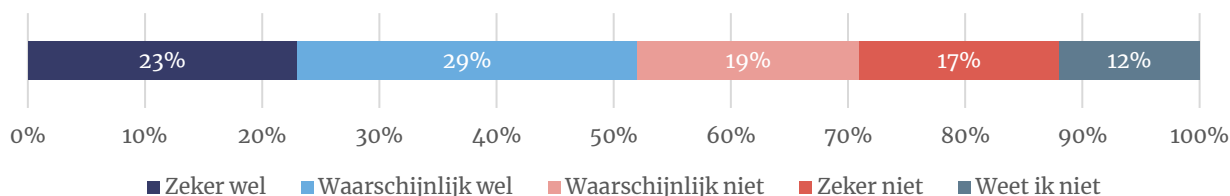
De determinant 'verwacht gedrag' bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

De meerderheid (52%) van de Nederlanders, die zelf aangeven dat de maatregel op hen van toepassing is, verwacht de nieuwe belasting te gaan betalen. Dit zijn niet allemaal mensen voor wie de belasting specifiek bedoeld is: mensen met een tuin van minstens 40 vierkante meter die voor meer dan een derde betegeld is. Ook Nederlanders met andere tuinen gaven blijkbaar aan dat de maatregel op hen van toepassing is. In paragraaf 4.10.7 is te zien in welke mate de maatregel steun geniet onder Nederlanders voor wie de belasting van toepassing is.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

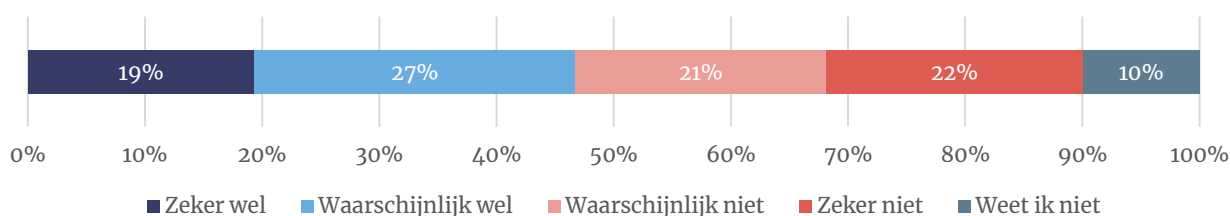
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je deze nieuwe belasting gaat betalen als je een tuin hebt van meer dan 40 vierkante meter en deze meer dan een derde betegeld is. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 772)



Geneigdheid tot gedragsverandering

Ruim vier op de tien (43%) zeggen waarschijnlijk/zeker niet te gaan kiezen voor meer groen in de tuin als de belasting wordt ingevoerd. Een op de vijf (19%) gaat dit zeker wel doen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kiezen voor meer groen in hun tuin zodat water beter weg kan en warmte beter wordt opgenomen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 772)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kiezen voor meer groen in hun tuin zodat water beter weg kan en warmte beter wordt opgenomen.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Belonen in plaats van straffen

“Belastingvoordeel geven op aanschaf van planten.”

“Gratis tuinplanten bij inleveren van tegels.”

“Belonen is in dit geval beter dan straffen met belasting.”

“Een vergoeding geven ipv belasting heffen zodat ik de tuin kan herinrichten. Ik heb er nu geen geld voor.”

“Financieele compensatie.”

“Niet alles door belastingheffing op willen lossen. Probeer dit liever door een systeem van beloningen.”

Duidelijke communicatie

“Goede uitleg waarom het nodig is.”

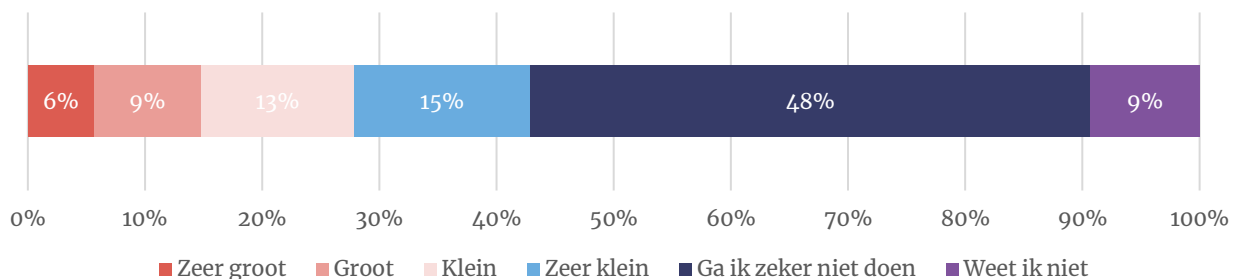
“Meer controle, meer voorlichting.”

“Meer informatie, voorlichting, campagne om betere tuinen aan te leggen.”

Neiging tot verzet

Vijftien procent schat de kans groot of zeer groot in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. De helft (48%) gaat dit zeker niet doen.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen.

Zes op de tien (60%) zullen ofwel een petitie tekenen tegen de maatregel of op een partij stemmen die zich verzet tegen de maatregel.

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=169)



4.16.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

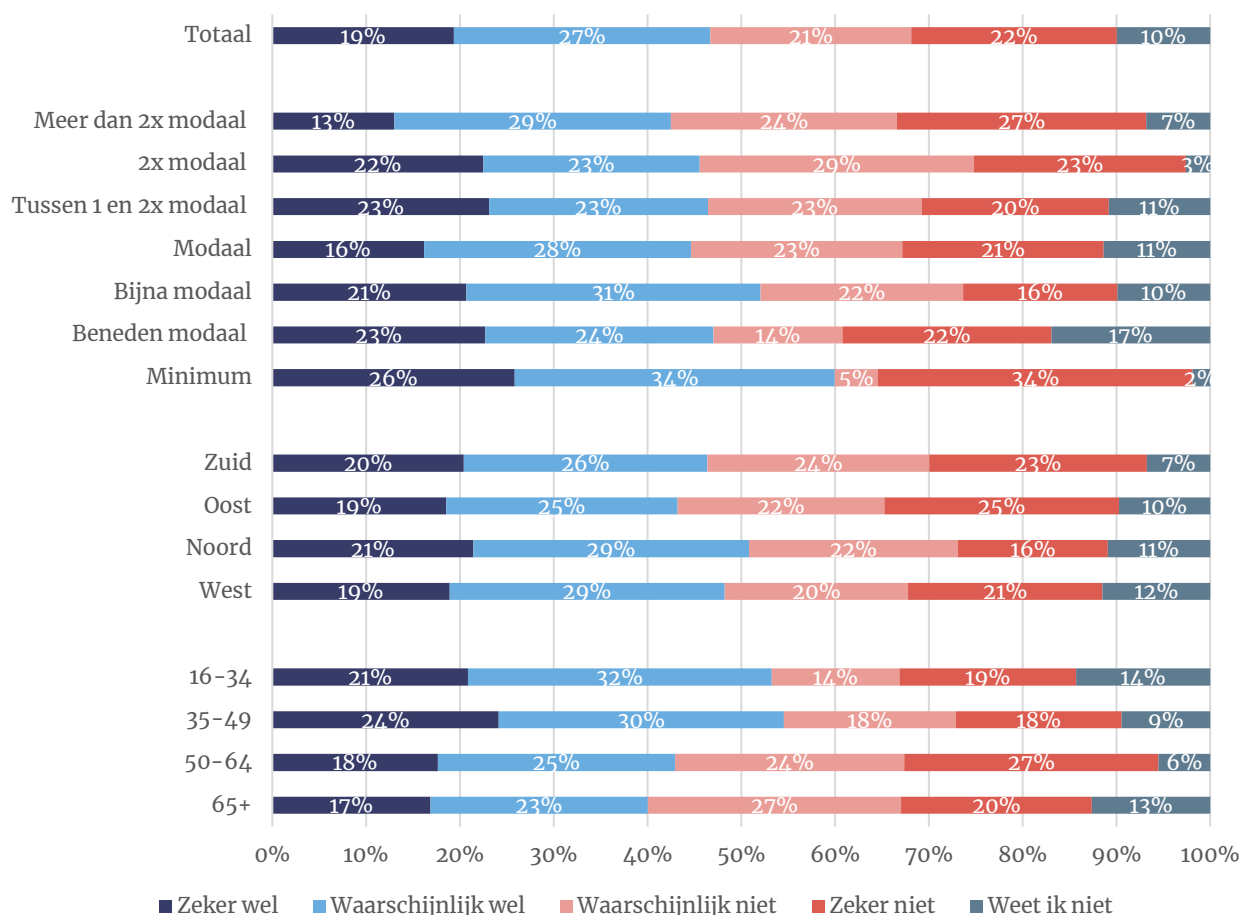
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Nederlanders met een minimuminkomen zijn sterk verdeeld over de vraag of zij naar aanleiding van de belasting meer te gaan kiezen voor groen in de tuin. Ruim een kwart (26%) van deze groep gaat dit zeker wel doen, meer dan elke andere inkomensgroep. Tegelijkertijd geeft een derde (34%) van deze inkomenscategorie aan dit zeker niet gaan doen. Ook dat is een stuk meer dan andere inkomensgroepen. Nipte meerderheden (51-52%) van de twee hoogste inkomensgroepen zijn zeker/waarschijnlijk niet van plan meer groen in de tuin aan te leggen.

Naar regio bestaan nauwelijks verschillen, al is onder Noordelingen iets minder weerstand. Nederlanders van boven de 50 zijn minder geneigd tot gedragsverandering dan 50-minners.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kiezen voor meer groen in hun tuin zodat water beter weg kan en warmte beter wordt opgenomen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 772)

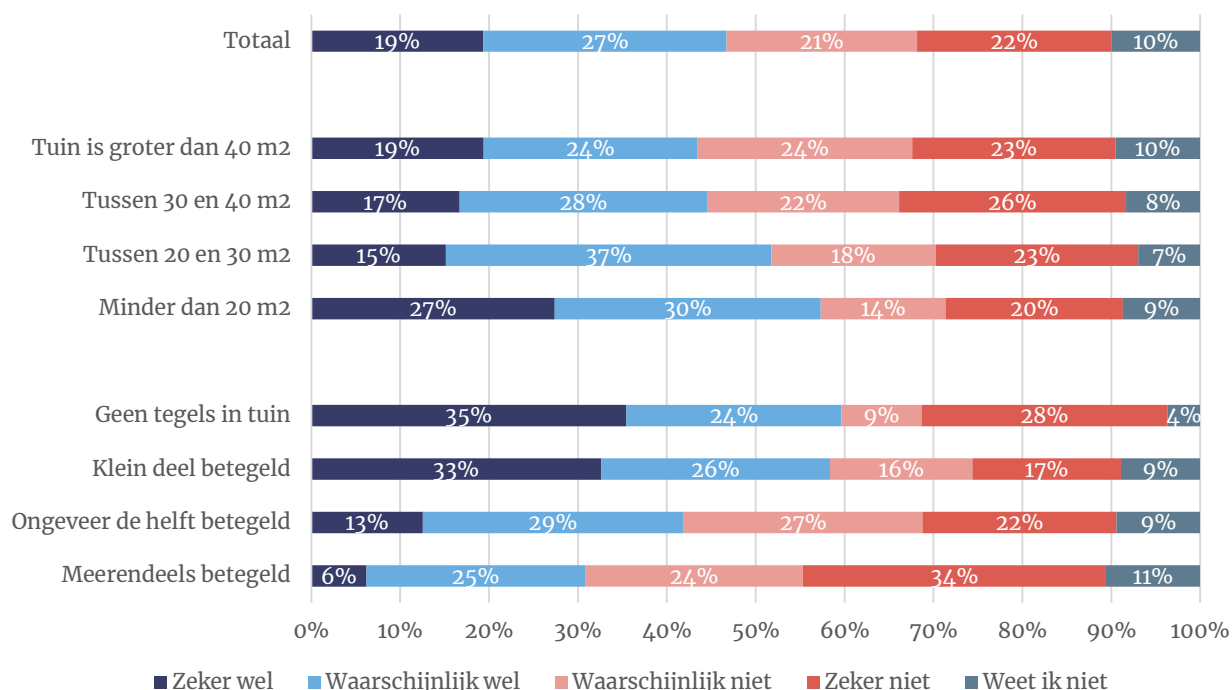


Huidig gedrag

Nederlanders met kleine tuinen (kleiner dan 20 vierkante meter) zijn merendeels (57%) geneigd voor meer groen te gaan kiezen. Ruim een kwart (27%) zegt dit zelfs zeker te gaan doen. Dit geldt voor 19 procent van de eigenaren van tuinen van groter dan 40 vierkante meter.

Slechts zes procent van de Nederlanders met merendeels betegelde tuinen is zeker van plan meer groen in de tuin aan te leggen. Bijna zes op de tien (58%) is dit zeker of waarschijnlijk niet van plan. Nederlanders met een voor de helft betegelde tuin zijn vaker geneigd tot het aanleggen van meer groen (13% zeker, 29% waarschijnlijk).

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kiezen voor meer groen in hun tuin zodat water beter weg kan en warmte beter wordt opgenomen. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 772)



4.16.6 Naleving naar kenmerken

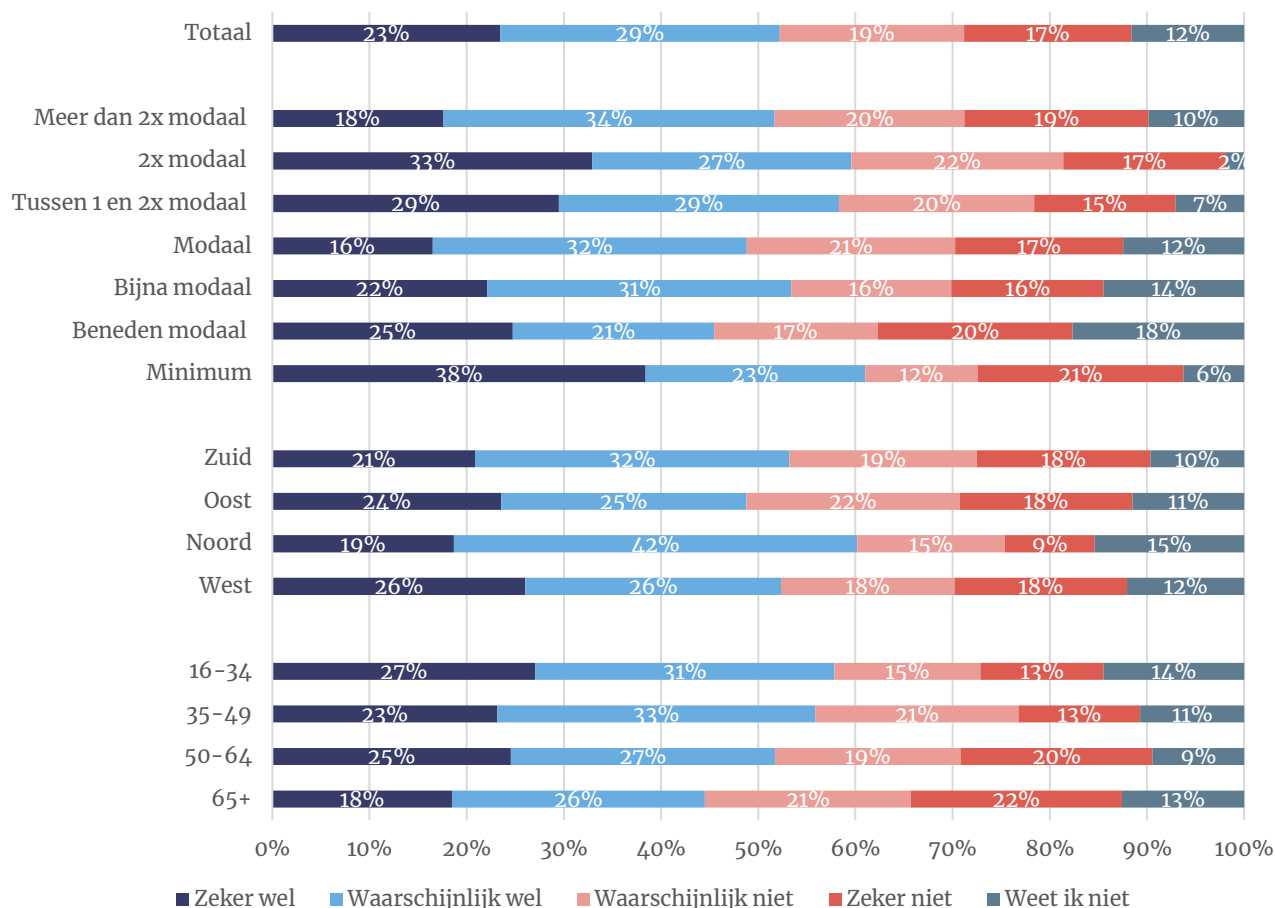
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) de maatregel wel of niet zullen naleven. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografisch

Intentie tot naleving is het hoogst onder de groep met een minimum inkomen. Bijna vier op de tien (38%) van deze groep gaat zeker deze nieuwe belasting betalen. De laagste intentie tot naleving bevindt zich bij Nederlanders met een modaal of meer dan twee keer modaal inkomen. Naar regio zijn de verschillen diffuus. In Noord-Nederland zijn zowel weinig mensen die zeggen zich zeker aan de maatregel te gaan houden (19%) als mensen die zich zeker niet aan de maatregel gaan houden (9%). Jongeren (16-34 jaar, 27% zeker wel) zijn meer geneigd tot naleving dan 65-plussers (18% zeker wel).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je deze nieuwe belasting gaat betalen als je een tuin hebt van meer dan 40 vierkante meter en deze meer dan een derde betegeld is. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 772)

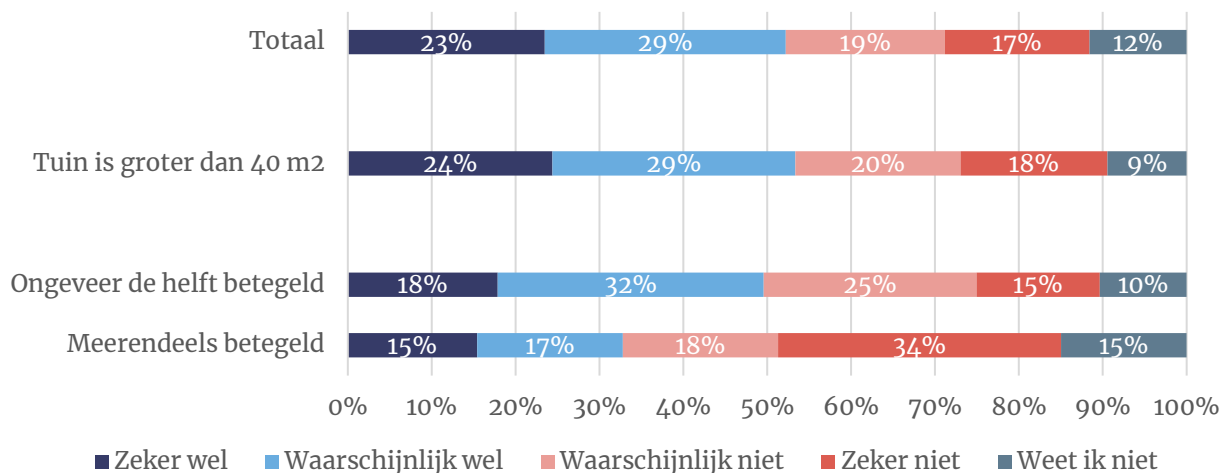


Huidig gedrag

Onderstaande grafiek behoeft enige uitleg. De percentages bij 'totaal' gaan over alle respondenten die hebben aangegeven dat de maatregel op hen van toepassing is. De uitgelichte categorieën betreffen echter alleen de mensen voor wie de belasting ook echt zou gaan gelden (tuin van meer dan 40 vierkante meter die in ieder geval voor de helft betegeld is).

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

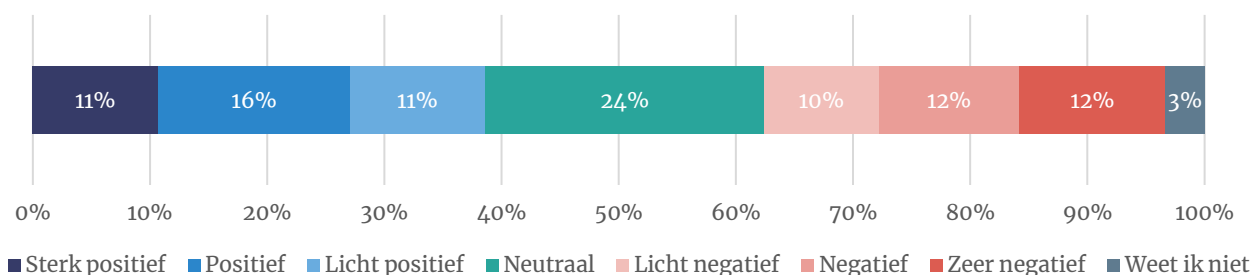
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat je deze nieuwe belasting gaat betalen als je een tuin hebt van meer dan 40 vierkante meter en deze meer dan een derde betegeld is. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n= 772)



4.16.7 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten iets vaker een positieve dan een negatieve uitwerking van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten. In totaal verwacht 38 procent in ieder geval een licht positieve invloed. Een op de drie (34%) verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.127)



4.16.8 Betrokkenheid

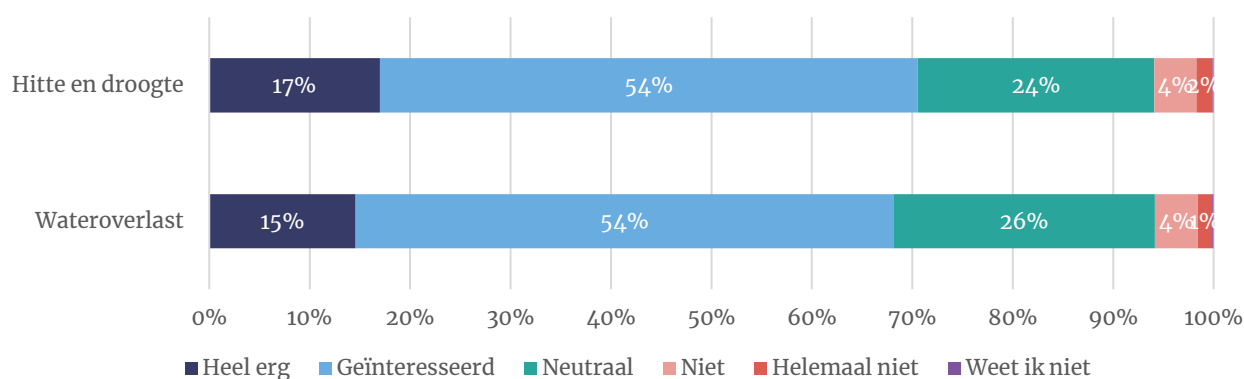
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "klimaatcoach" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: wateroverlast en hitte en droogte.

Interesse

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in de problemen. Hitte en droogte interesseert zeven op de tien Nederlanders (71%). Dit geldt in iets mindere mate voor wateroverlast (69%).

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)

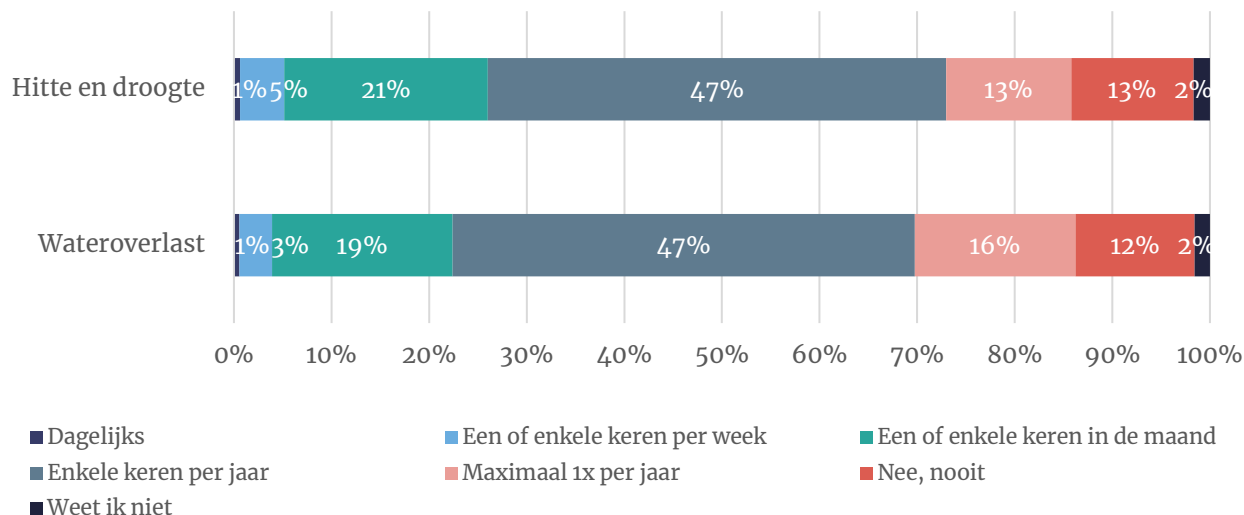


Frequentie gespreksonderwerp

Nederlanders hebben het niet vaak over de problemen. Bijna de helft van de Nederlanders (47%) spreekt enkele keren per jaar over hitte en droogte en wateroverlast.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

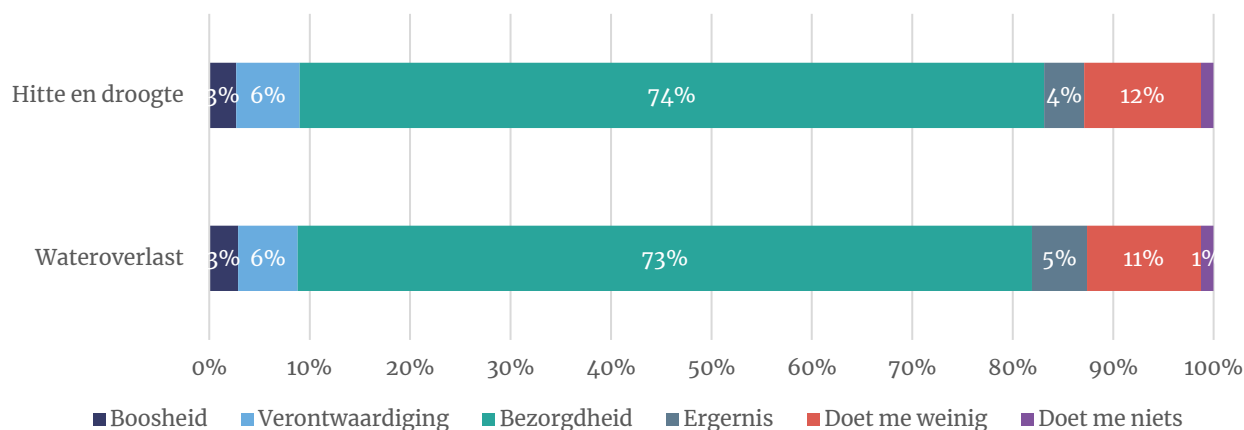
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)



Emotie

Bij ruim zeven op de tien Nederlanders roepen de problemen bezorgdheid op. Andere emoties worden nauwelijks genoemd.

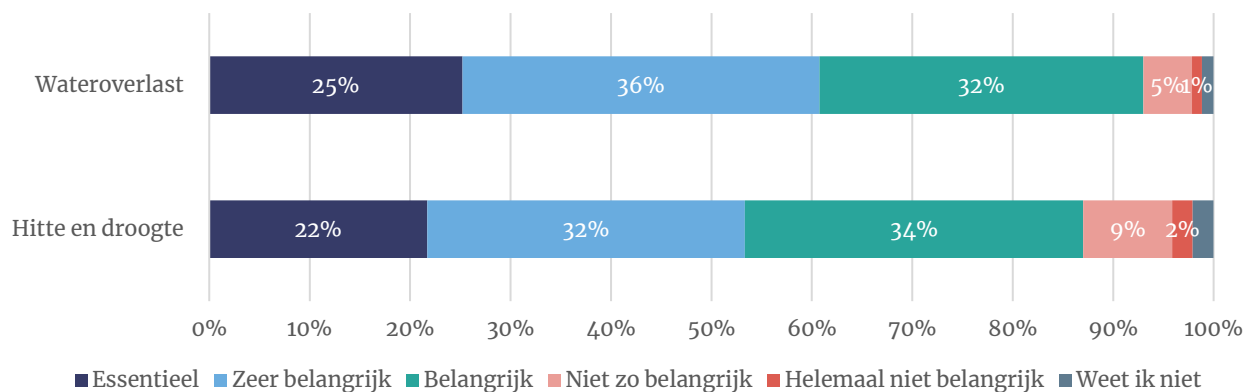
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)



Gepercipieerde urgentie

Beide problemen worden door circa een kwart van de Nederlanders als essentieel beschouwd om nu aan te pakken door de overheid. Over hitte en droogte wordt iets minder urgentie gevoeld dan over wateroverlast.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)



4.17 Klimaatlabel

Deze paragraaf gaat in op de maatregel klimaatlabel. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Verplicht klimaatlabel bij verkoop van woning

“Nu kunnen mensen die een woning willen kopen niet zien hoeveel risico er in de omgeving van die woning is op overstroming en overlast door extreme neerslag, hitte en droogte. De overheid wil dat verkopende eigenaren die informatie geven aan mogelijke kopers.

Een idee hiervoor is een klimaatlabel in te voeren dat iedere huiseigenaar moet laten opstellen voor zijn woning. Een woning mag dan alleen met klimaatlabel worden verkocht. Het label kost slechts enkele euro's, maar het kan wel effect hebben op de verkoopwaarde van de woning.

4.17.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

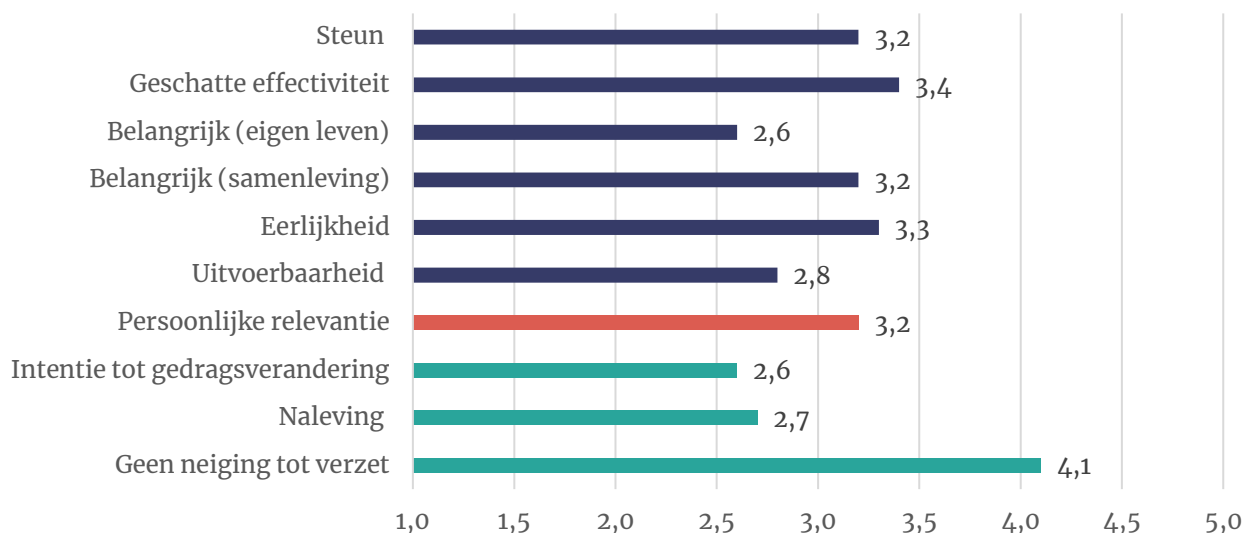
Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

De maatregel scoort erg laag op twee houdingsaspecten: belangrijk (eigen leven) en uitvoerbaarheid. Dit betekent dat meer mensen de maatregel als onbelangrijk voor hun eigen leven zien dan belangrijk, en dat Nederlanders per saldo denken dat de overheid niet zal lukken om de maatregel in te voeren en te handhaven.

Ook scoort de maatregel laag op twee gedragsaspecten: intentie tot gedragsverandering en naleving. Per saldo denken meer huiseigenaren niet het gewenste gedrag te gaan vertonen (in dit geval: kopers informeren over mogelijke klimaatrisico's in de omgeving van het huis) en de maatregel na te leven (in dit geval: een klimaatlabel laten opstellen voor het huis) dan wel.

Scores voor maatregel "Klimaatcoaches voor tuin en woning"

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



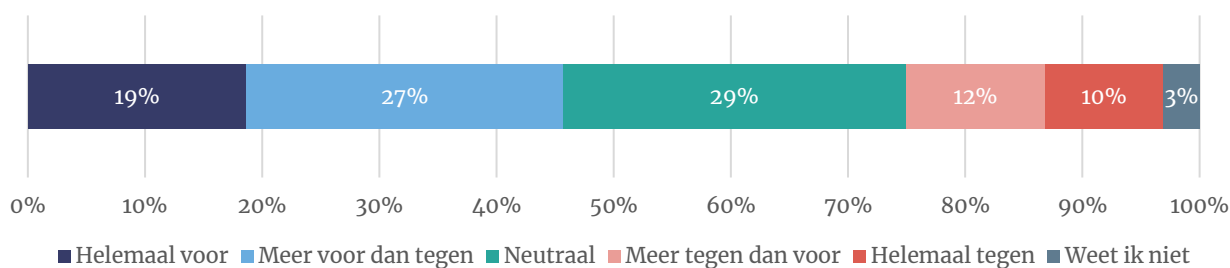
4.17.2 Houding

De determinant 'houding' bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn per saldo voor het invoeren van een klimaatlabel. Bijna een op de vijf (19%) is helemaal voor, meer dan een kwart is meer voor dan tegen (27%). Een op de tien (10%) is helemaal tegen de maatregel.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)

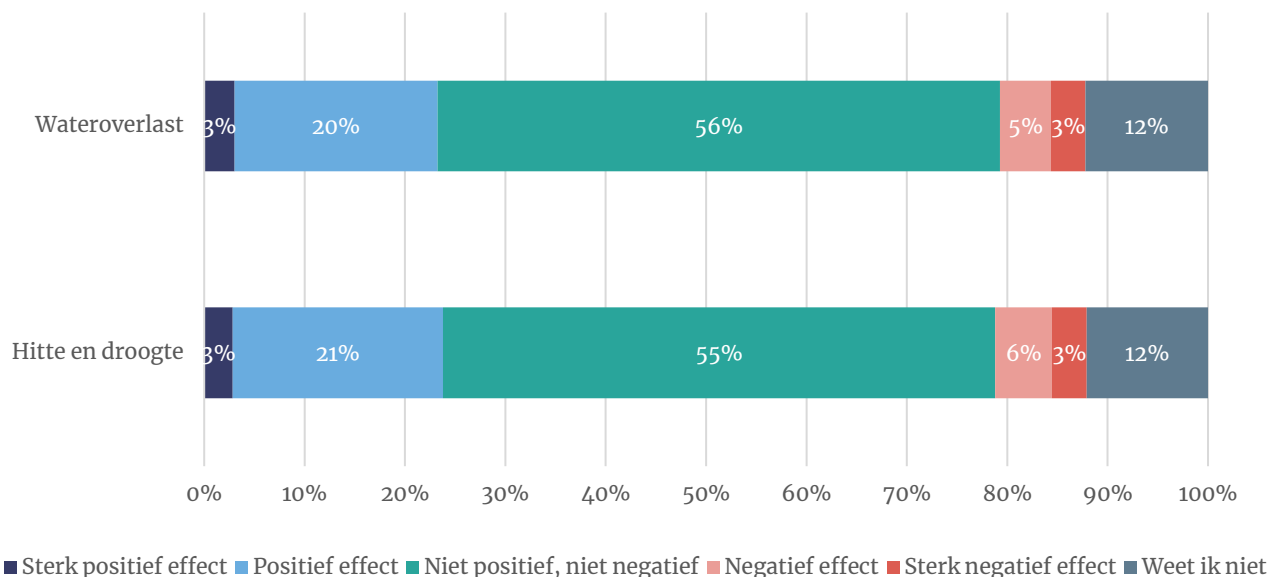


Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van twee problemen: wateroverlast en hitte en droogte.

Over het algemeen verwachten Nederlanders beperkte effecten van het invoeren van het klimaatlabel op de problemen. Bijna een kwart denkt dat de maatregel een (sterk) positief effect zal hebben. Acht à negen procent verwacht negatieve effecten.

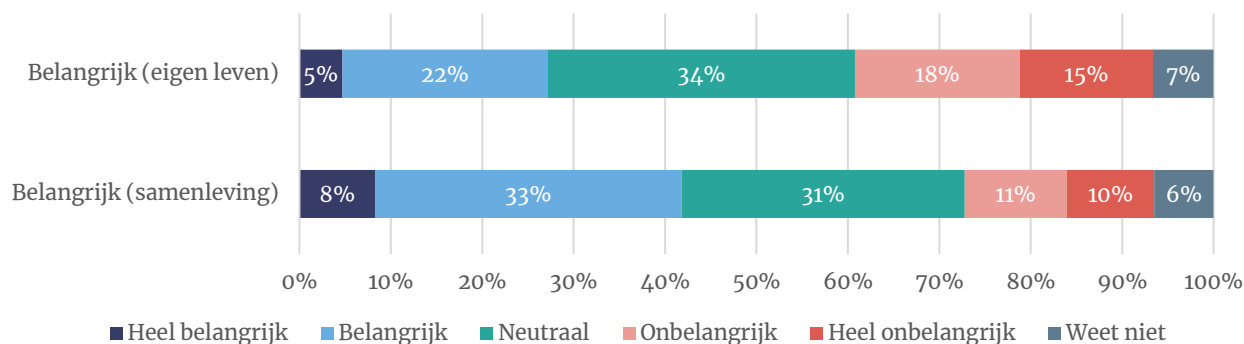
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Per saldo vinden Nederlanders een klimaatlabel voor huizen onbelangrijk voor hun eigen leven. Ruim een kwart (27%) vindt het (heel) belangrijk, terwijl een op drie (33%) het heel onbelangrijk vinden. Nederlanders vinden een klimaatlabel wél belangrijk voor de samenleving als geheel. Acht procent noemt het heel belangrijk, 33 procent vindt het belangrijk terwijl 21 procent het (heel) onbelangrijk vindt.

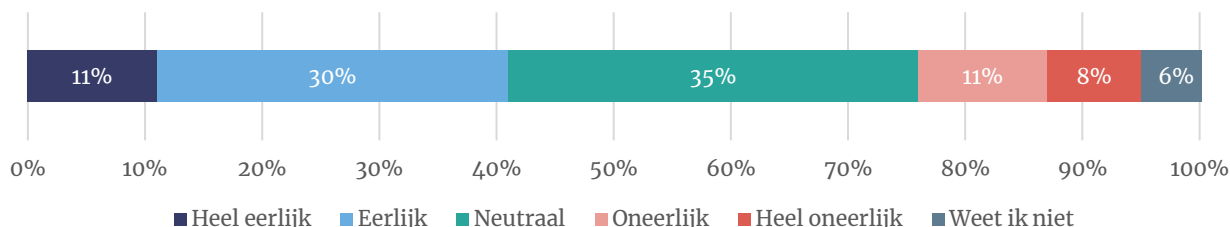
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)



Eerlijkheid

De maatregel wordt per saldo als eerlijk beschouwd (41% eerlijk, 19% oneerlijk). Acht procent vindt het beschikbaar stellen van klimaatcoaches voor huis en tuin heel oneerlijk.

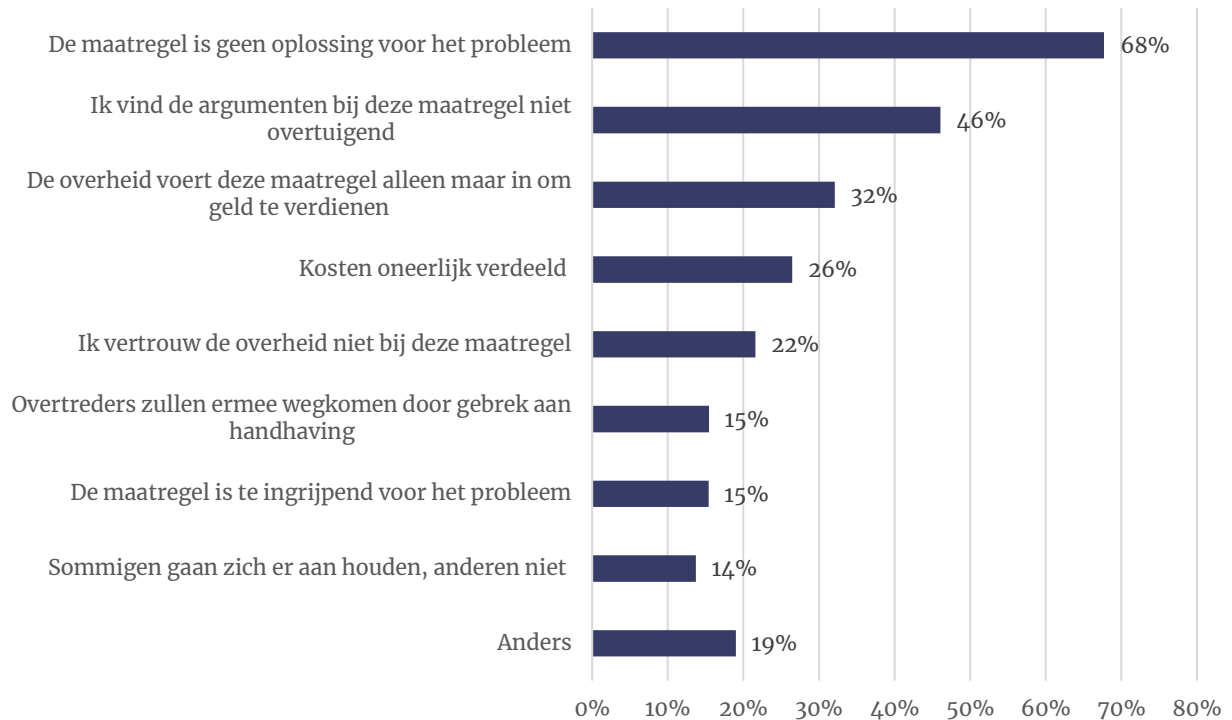
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. De meest gehoorde kritiek (68%) is dat de maatregel geen oplossing zou zijn voor het probleem (in dit geval: wateroverlast en hitte en droogte). Bijna de helft (46%) vindt de argumentatie bij de maatregel onvoldoende overtuigend.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

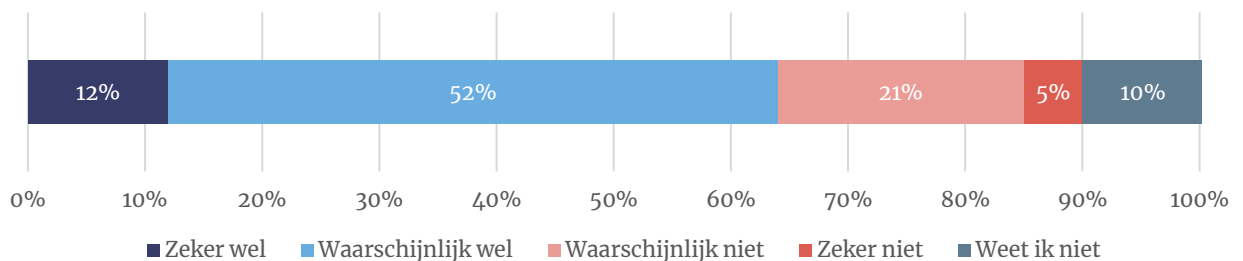
Meerdere antwoorden mogelijk (basis: mensen die de maatregel oneerlijk vinden, n = 121)



Uitvoerbaarheid

Nederlanders zijn per saldo positief over de uitvoerbaarheid van de maatregel. Twaalf procent denkt dat het de overheid zeker zal lukken, ongeveer de helft (52%) denkt dat het waarschijnlijk lukt. Iets meer dan een kwart (26%) denkt dat het de overheid waarschijnlijk/zeker niet zal lukken.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een klimaatlabel in te voeren – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Gebrek aan draagvlak

“Er zal veel verzet zijn. En mensen zullen zich er niet aan houden.”

“Geen meerderheid in de kamer.”

“Omdat er teveel mensen tegen zullen zijn, te weinig draagvlak.”

Energielabel functioneert al niet naar behoren

“Het energielabel is al een drama en dan moet er ook nog een klimaatlabel aan een woning geplakt worden? Voordat dit er door is zijn we 100 jaar verder.”

“Teveel labels. Plus wie gaat het controleren en betalen van de controleurs.”

“Dat lukt al niet bij het energielabel. Niemand trekt zich er iets van aan.”

Kan mee worden gesjoemeld

“Met het energielabel gaat het ook niet goed en wordt er mee gesjoemeld.”

“Niet te handhaven. Met een computer prachtig na te maken en de boel belazeren.”

“Wie gaat op het klimaatlabel keuren? Er zijn altijd sjoemelaars bij.”

“Wordt mee gefraudeerd. Je dwingt de burger tot financiële investeringen die er vaak niet zijn. Alleen de rijken kunnen het betalen.”

4.17.3 Steun naar kenmerken

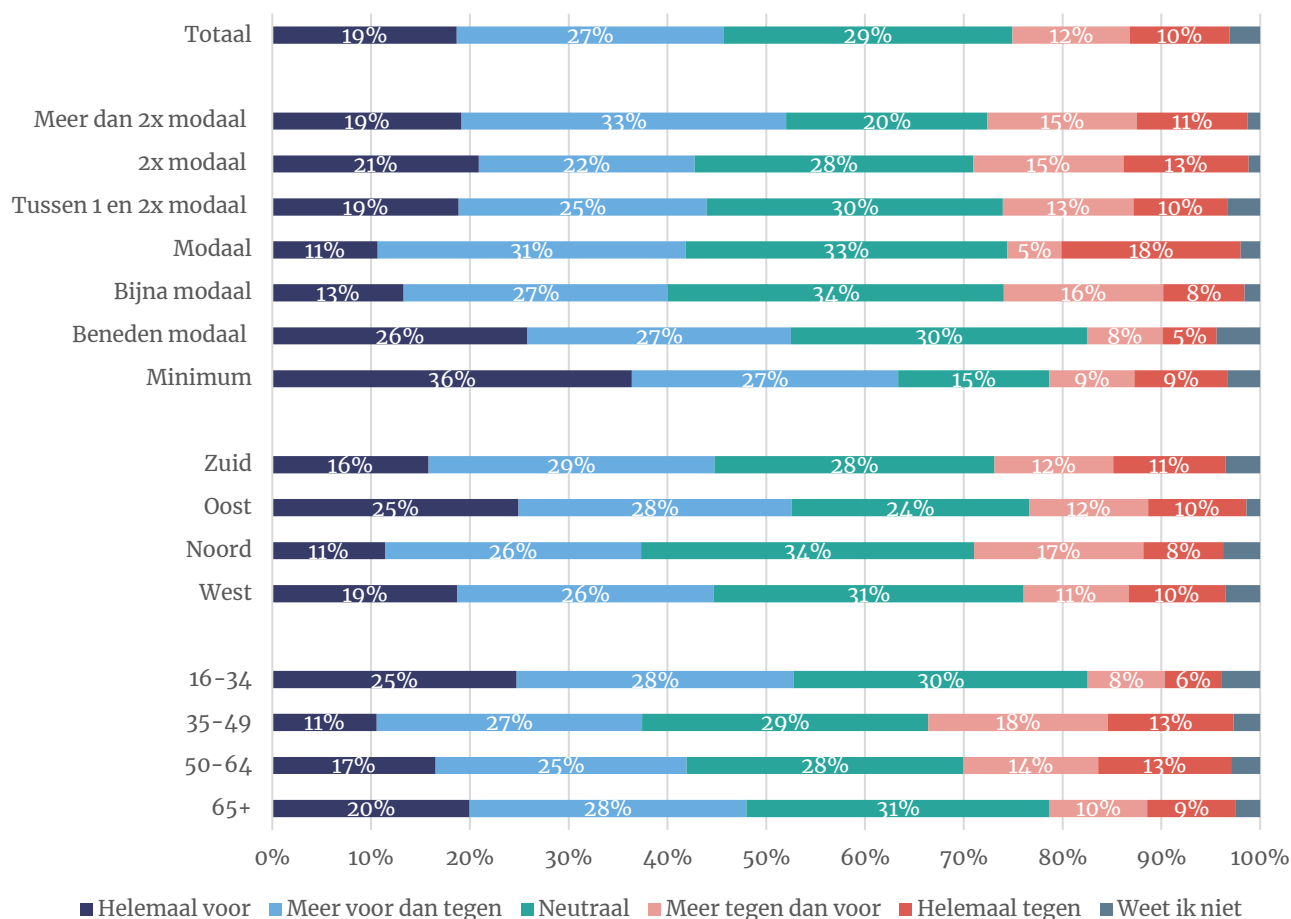
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet te steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

De meeste weerstand tegen de maatregel komt van Nederlanders met een modaal salaris. Elf procent van deze groep is helemaal voor de maatregel tegenover 19 procent gemiddeld. Ook is 18 procent helemaal tegen, terwijl dit gemiddeld een op de tien is. Ruim een derde (36%) van de Nederlanders met een minimuminkomen is helemaal voor. Hoger dan elke andere inkomensgroep.

In Oost-Nederland is een kwart helemaal voor het invoeren van een klimaatlabel. Ruim meer dan in Noord-Nederland (11%). Jongeren zijn enthousiast over de maatregel: 25 procent is helemaal voor. De leeftijdscategorie daarboven is minder positief: slechts 11 procent is helemaal voor.

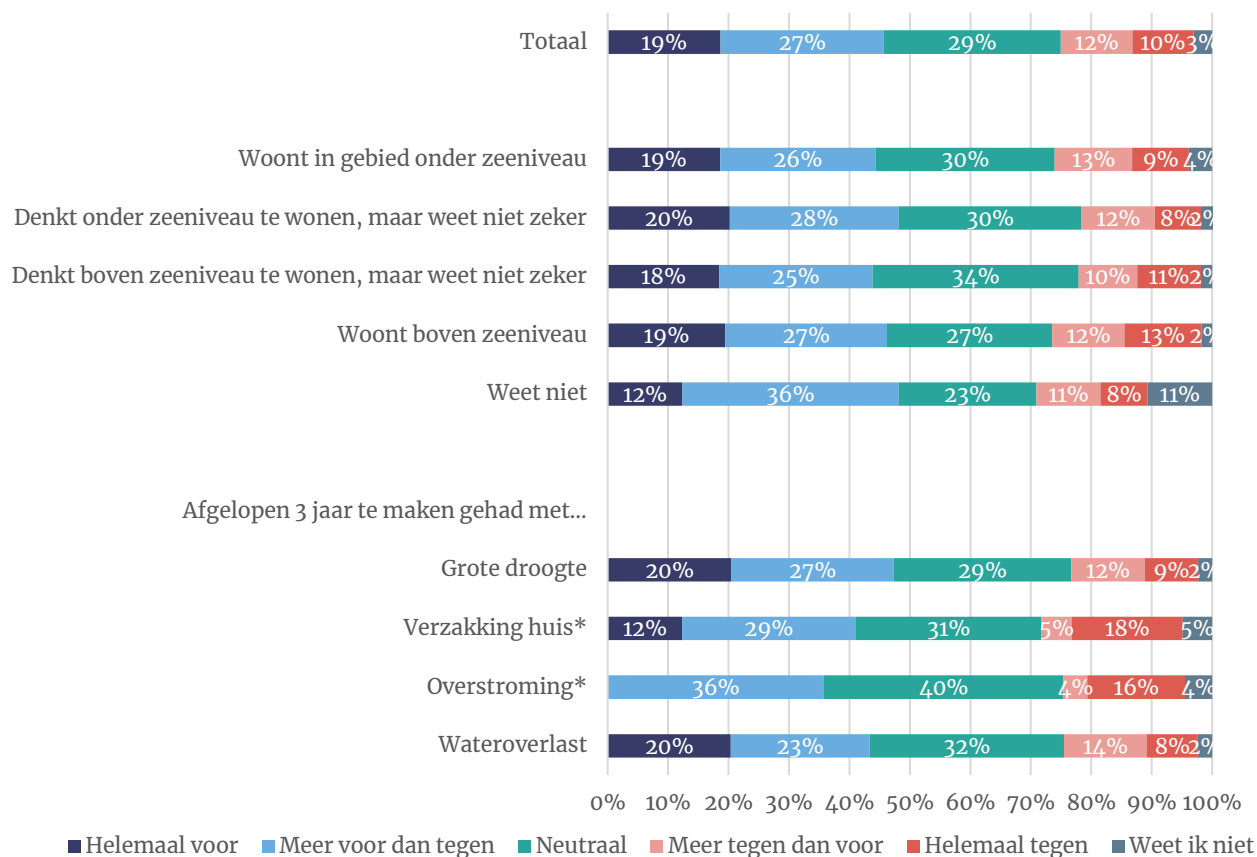
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)



Huidig gedrag

Het feit dat iemand boven of onder zeeniveau woont heeft geen invloed op steun voor de maatregel. Nederlanders die te maken gehad met een verzakking van hun huis (n=18, 18% helemaal tegen) of een overstroming (n=19, 16% helemaal tegen) zijn vaker tegen de maatregel. Hier moet bij worden vermeld dat dit gaat om een zeer beperkt aantal waarnemingen waardoor de percentages indicatief zijn.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.187)⁶³



⁶³ De percentages voor “verzakking huis” (n=18) en “overstroming” (n=19) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen

4.17.4 Verwacht gedrag

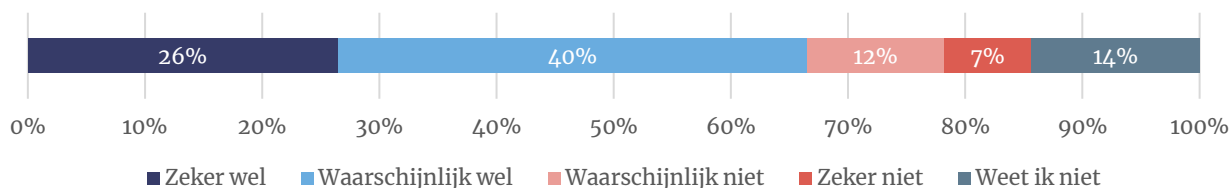
De determinant 'verwacht gedrag' bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Twee op de drie (66%) denken zeker of waarschijnlijk een klimaatlabel te laten opstellen voor hun woning. Bijna een op de vijf (19%) is dit niet van plan.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

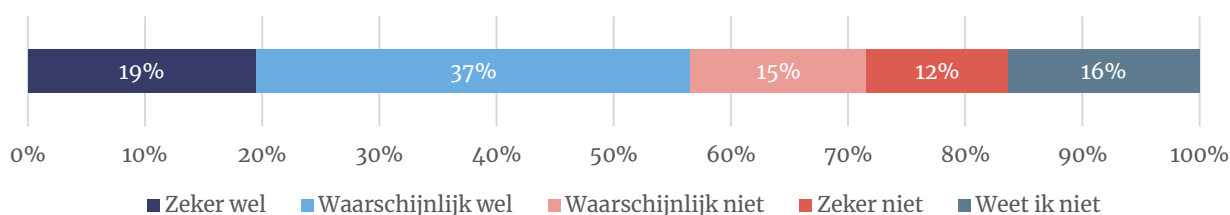
Met "houden aan de maatregel" wordt bedoeld dat huiseigenaren een klimaatlabel laten opstellen voor hun woning. (n=956)



Geneigdheid tot gedragsverandering

Meer dan de helft (56%) denkt betere informatie over klimaatrisico's rondom de woning te kunnen geven aan mogelijk kopers. Voor ruim een kwart (27%) geldt dit niet.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico's in de omgeving van de woning. (n=956)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico’s in de omgeving van de woning.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Verplichten

“Als er een wet komt hebben we niet te kiezen.”

“Gewoon invoeren. Als je ertoe verplicht wordt, kun je toch anders je woning niet verkopen??

Duidelijk!”

“Het is verplicht, dus lijkt me dat je zonder label niet kan verkopen. Geen extra dingen nodig dus.”

“Verplicht klimaatlabel invoeren vergelijkbaar met verplicht energielabel.”

Controleren

“Goede controle op de uitvoering, zodat een klimaatlabel ook echt waarde heeft en dat er niet mee gefraudeerd kan worden.”

“Controle, boetes voor makelaars indien niet op orde.”

“Systeem op de schop en controleerbaar maken.”

Duidelijke communicatie

“Een duidelijk overzicht te gaan maken van deze informatie, dus een duidelijk schema met bijv een percentage tabel.”

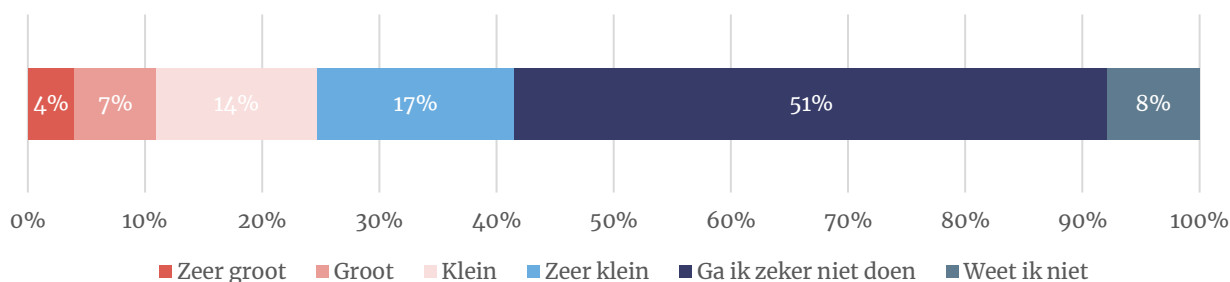
“Het nut er van aantonen.”

“Toelichting geven hoe ik dit moet uitvoeren.”

Neiging tot verzet

Ruim een op de tien (11%) schat de kans groot of zeer groot in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. De helft gaat dit zeker niet doen.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Meer dan de helft van deze mensen gaat op een partij stemmen die zich tegen de maatregel verzet (58%) of een petitie tekenen tegen de maatregel (57%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis: mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=110)



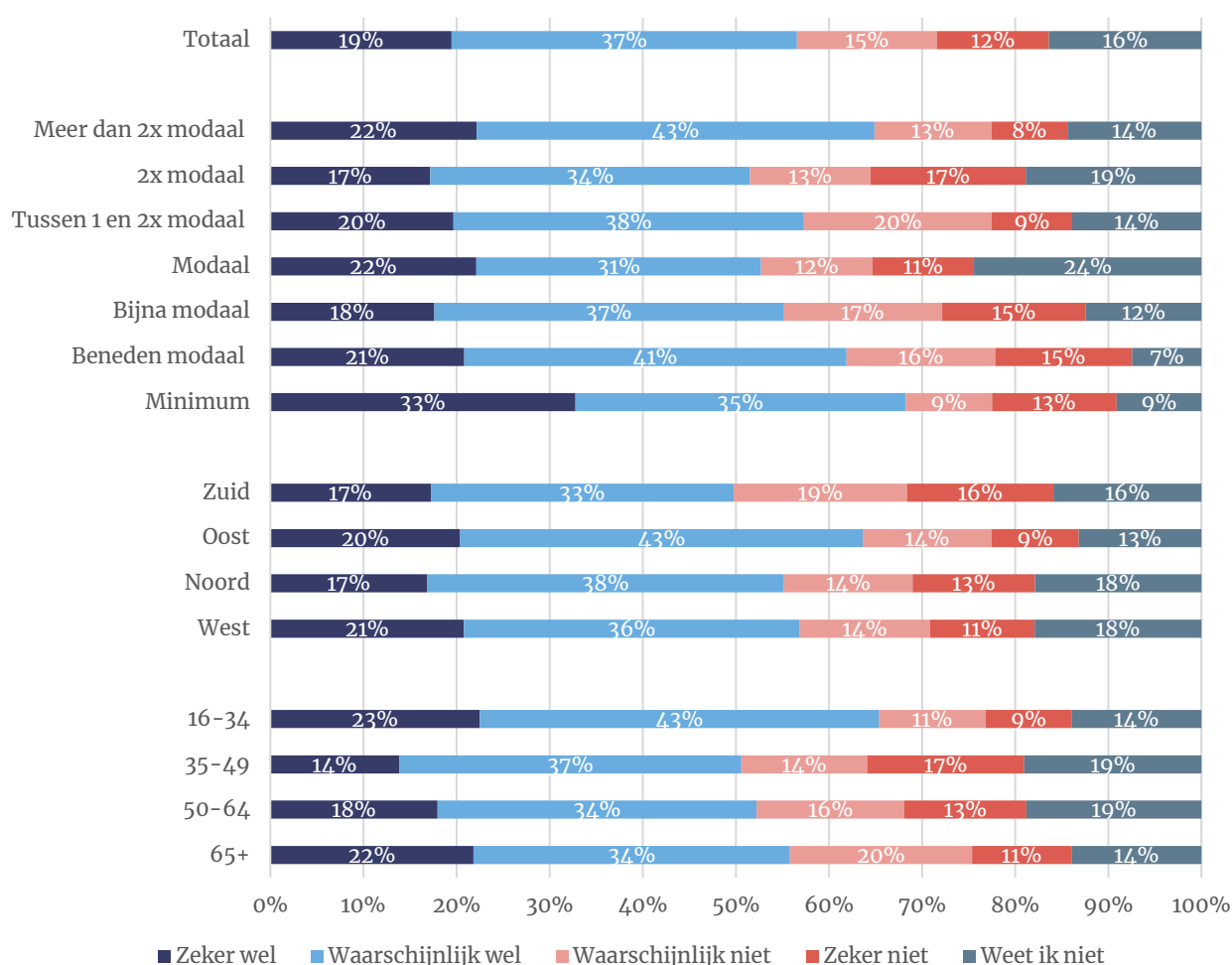
4.17.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Het gewenste gedrag (kopers betere informatie geven over klimaatrisico's in de omgeving van de wonen) is beperkt afhankelijk van socio-demografische kenmerken. Nederlanders met een minimum inkomen zijn vaker zeker van plan (33% tegenover 19% gemiddeld) dit gedrag te vertonen dan anderen. Naar regio zien we geen verschillen. Onder jongeren is minder weerstand dan onder andere leeftijdsgroepen.

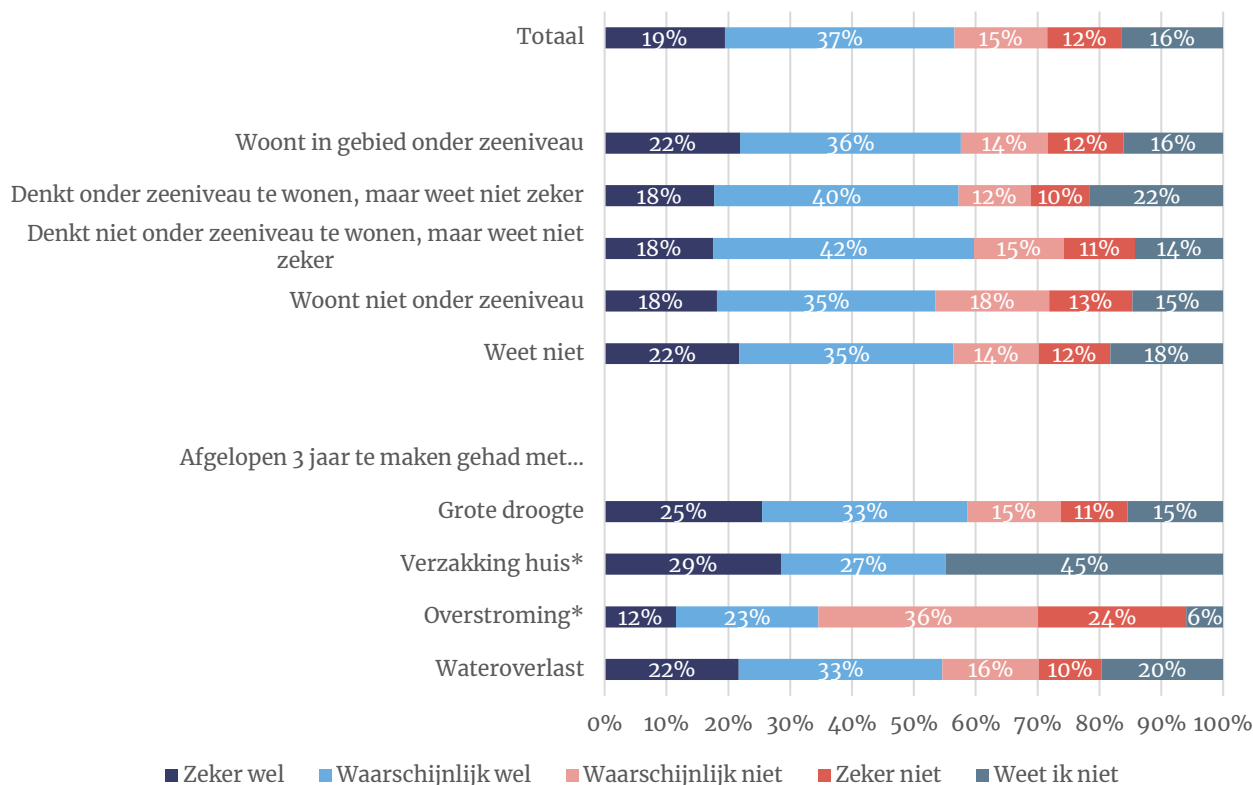
Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico's in de omgeving van de woning. (n=956)



Huidig gedrag

Boven of onder zeeniveau wonen heeft geen invloed op gedragsintentie. Nederlanders die de afgelopen drie jaar te maken hebben gehad met een overstroming zijn minder snel van plan dit te gaan doen (24% zeker, 12% is gemiddeld). Door het beperkt aantal waarnemingen zijn de uitkomsten voor deze groep echter indicatief.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico's in de omgeving van de woning. (n=956)⁶⁴

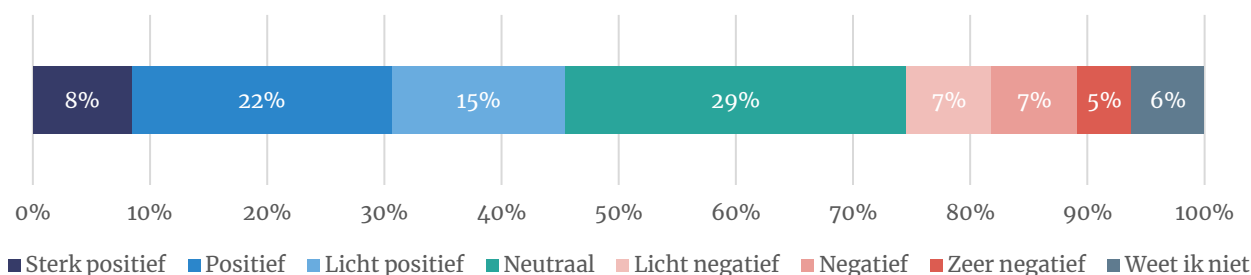


⁶⁴ De percentages voor “verzakking huis” (n=18) en “overstroming” (n=19) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen

4.17.6 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten vaker een positieve dan een negatieve uitwerking van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten. In totaal verwacht 45 procent in ieder geval een licht positieve invloed. Een op de vijf (19%) verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=939)



4.17.7 Betrokkenheid

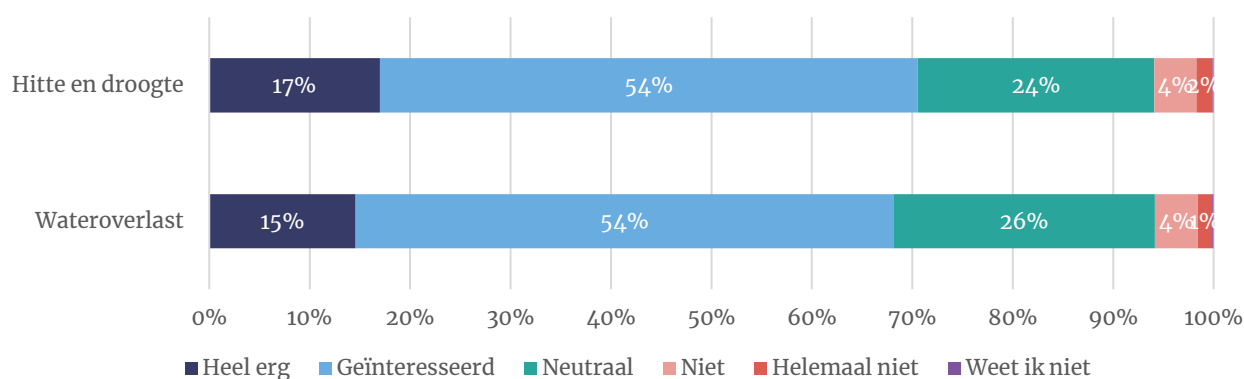
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "klimaatlabel" is bedoeld om twee problemen tegen te gaan: wateroverlast en hitte en droogte.

Interesse

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is geïnteresseerd in de problemen. Hitte en droogte interesseert zeven op de tien Nederlanders (71%). Dit geldt in iets mindere mate voor wateroverlast (69%).

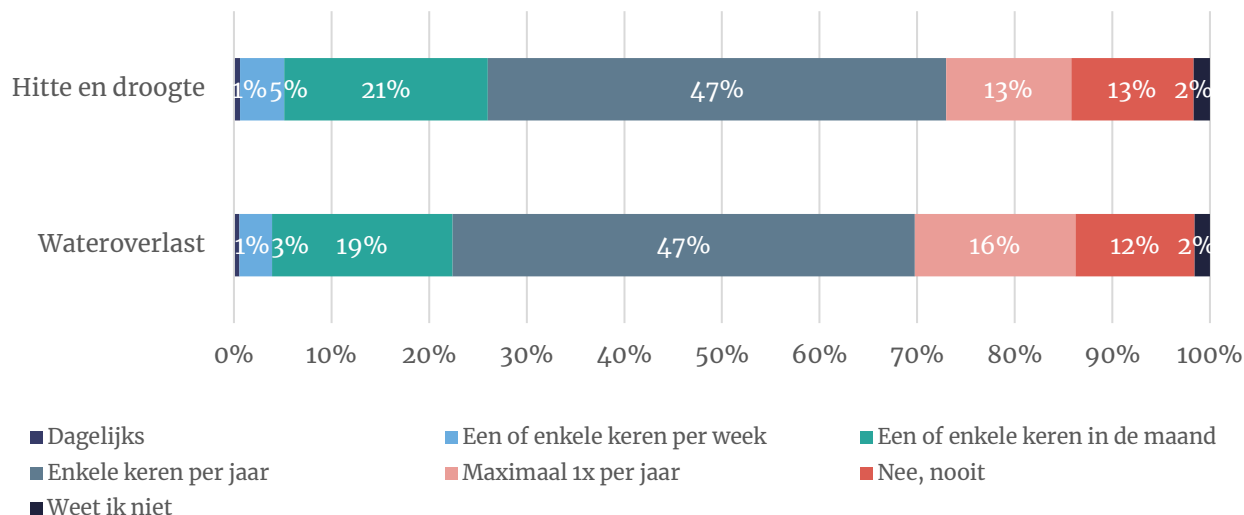
In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)



Frequentie gespreksonderwerp

Nederlanders hebben het niet vaak over de problemen. Bijna de helft van de Nederlanders (47%) spreekt enkele keren per jaar over hitte en droogte en wateroverlast.

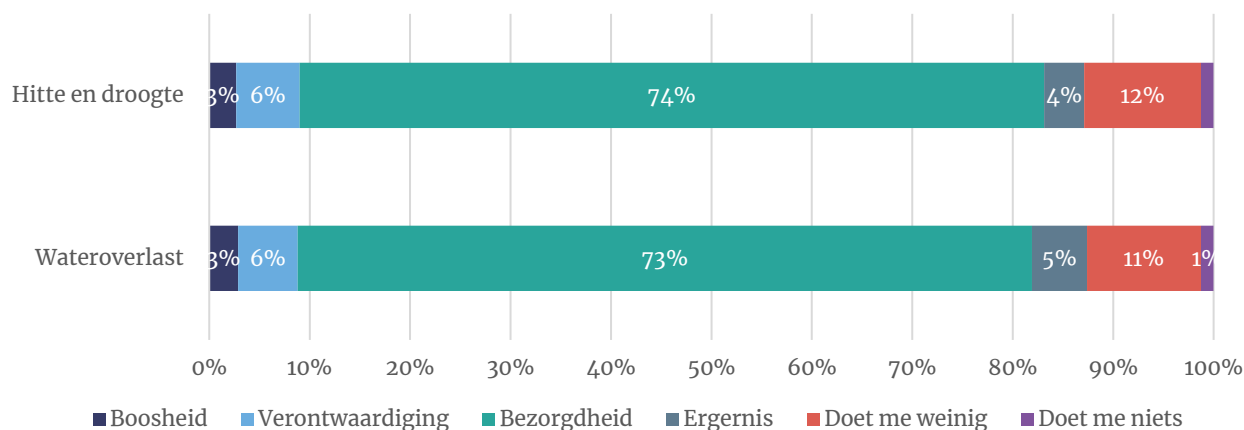
Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen? Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)



Emotie

Bij ruim zeven op tien Nederlanders roepen de problemen bezorgdheid op. Andere emoties worden nauwelijks genoemd.

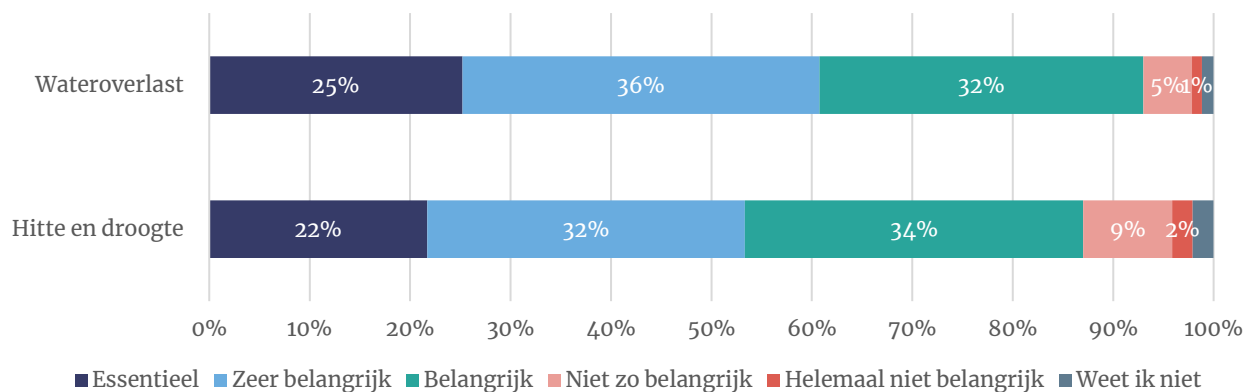
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n= 3.047)



Gepercipieerde urgentie

Beide problemen worden door circa een kwart van de Nederlanders als essentieel beschouwd om nu aan te pakken door de overheid. Over hitte en droogte wordt iets minder urgentie gevoeld dan over wateroverlast.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 3.047)



4.18 Toenemend drinkwatertarief

Deze paragraaf gaat in op de maatregel toenemend drinkwatertarief. De volgende uitleg is bij deze maatregel aan respondenten gegeven:

Hoger tarief bij meer dan gemiddeld drinkwaterverbruik

“Nu betalen huishoudens zo’n 80 cent per kubieke meter drinkwater, ongeacht hoeveel ze gebruiken. De overheid wil onnodige verspilling van drinkwater en tekorten daarvan tegengaan.

Een idee hiervoor is om met twee tarieven te gaan werken: een basistarief en een plustarief. Het basistarief geldt voor het gemiddelde verbruik bij een bepaald type huishouden. Bij een gezin met twee kinderen is dit bijvoorbeeld 150 kubieke meter per jaar. Als een huishouden meer drinkwater gebruikt dan het gemiddelde verbruik van dat type huishouden, dan betaalt men over het extra verbruik het plustarief. Dat kost twee keer zoveel als het basistarief: zo’n 1,60 euro per kubieke meter.”

4.18.1 Overzicht draagvlakscores maatregel

Onderstaande grafiek geeft de gemiddelde draagvlakscores per determinant. De scores zijn opgebouwd uit antwoorden van de gehele deelsteekproef. Voor gedragsverandering en naleving zijn mensen eruit gefilterd voor wie de maatregel niet van toepassing is.

Op iedere determinant scoort de maatregel hoger dan neutraal.

Scores voor maatregel “Klimaatcoaches voor tuin en woning”

Houding = blauw, persoonlijke relevantie = rood, gedrag = groen. (3.0 = neutrale score)



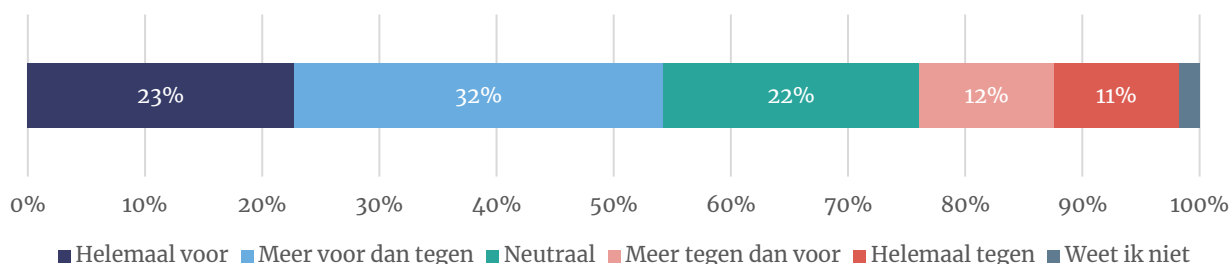
4.18.2 Houding

De determinant ‘houding’ bestaat uit de draagvlakaspecten: steun, de geschatte effectiviteit, het belang voor het eigen leven en voor de samenleving, eerlijkheid en uitvoerbaarheid.

Steun

Nederlanders zijn per saldo voor het invoeren van een gedifferentieerd drinkwatertarief. Bijna een kwart (23%) is helemaal voor de maatregel. Een derde (32%) is meer voor dan tegen. Nog eens een kwart (23%) is helemaal tegen of meer tegen dan voor.

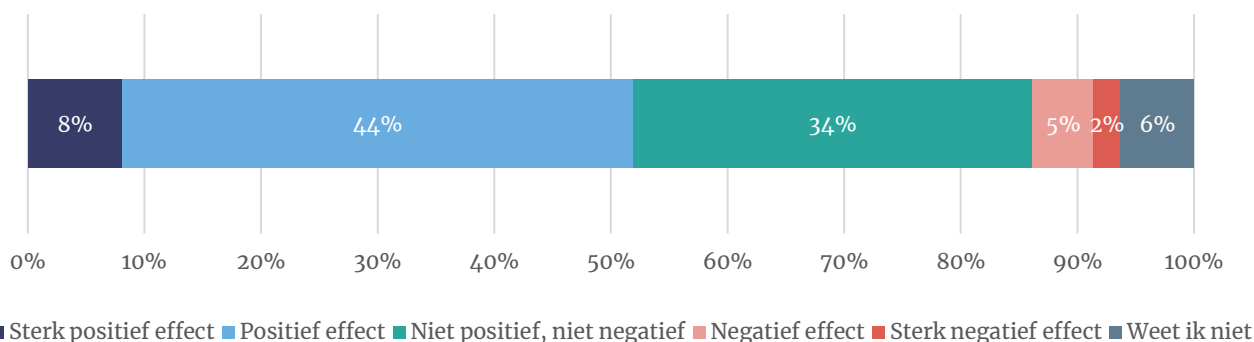
Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)



Geschatte effectiviteit

Deze maatregel dient een bijdrage te leveren aan het terugdringen van het drinkwatertekort. Een kleine meerderheid (52%) voorziet (sterk) positieve effecten. Slechts zeven procent denkt dat de maatregel een (sterk) negatief effect zal hebben.

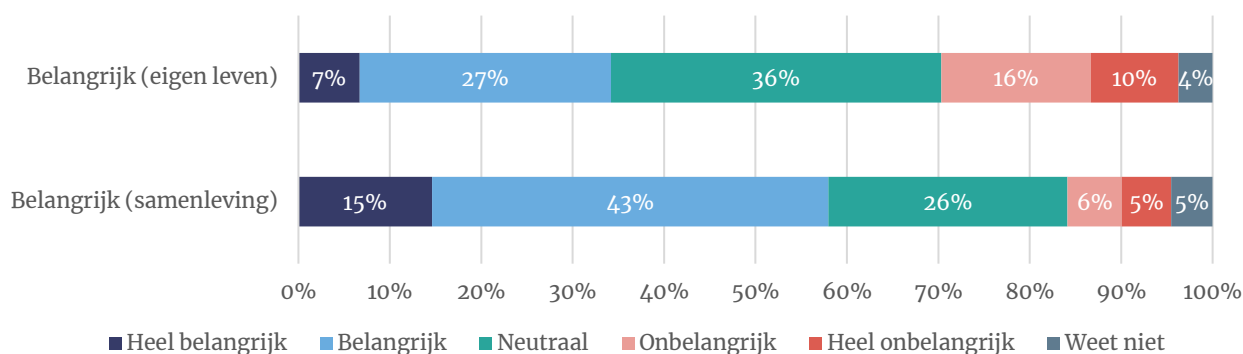
In hoeverre denkt u dat deze mogelijke maatregel gaat werken? Denkt u dat het een positief effect zal hebben (het probleem zal verminderen)? Of denkt u dat het een negatief effect zal hebben (het probleem zal vergroten)? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)



Belang voor het eigen leven / belang voor de samenleving

Een derde (34%) vindt een toenemend drinkwatertarief (heel) belangrijk voor hun eigen leven. Een kwart (26%) vindt de maatregel (heel) onbelangrijk. De maatregel wordt door een meerderheid (58%) als belangrijk gezien voor de samenleving. Elf procent vindt de maatregel onbelangrijk voor de samenleving.

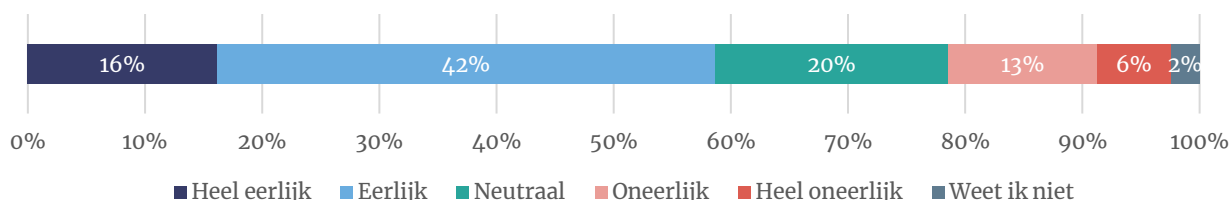
Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregel wordt doorgevoerd voor uw eigen leven en hoe belangrijk vindt u het voor de samenleving als geheel? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)



Eerlijkheid

De meerderheid van de Nederlanders (58%) vindt de maatregel (heel) eerlijk. Een op de vijf (19%) vindt de maatregel (heel) oneerlijk.

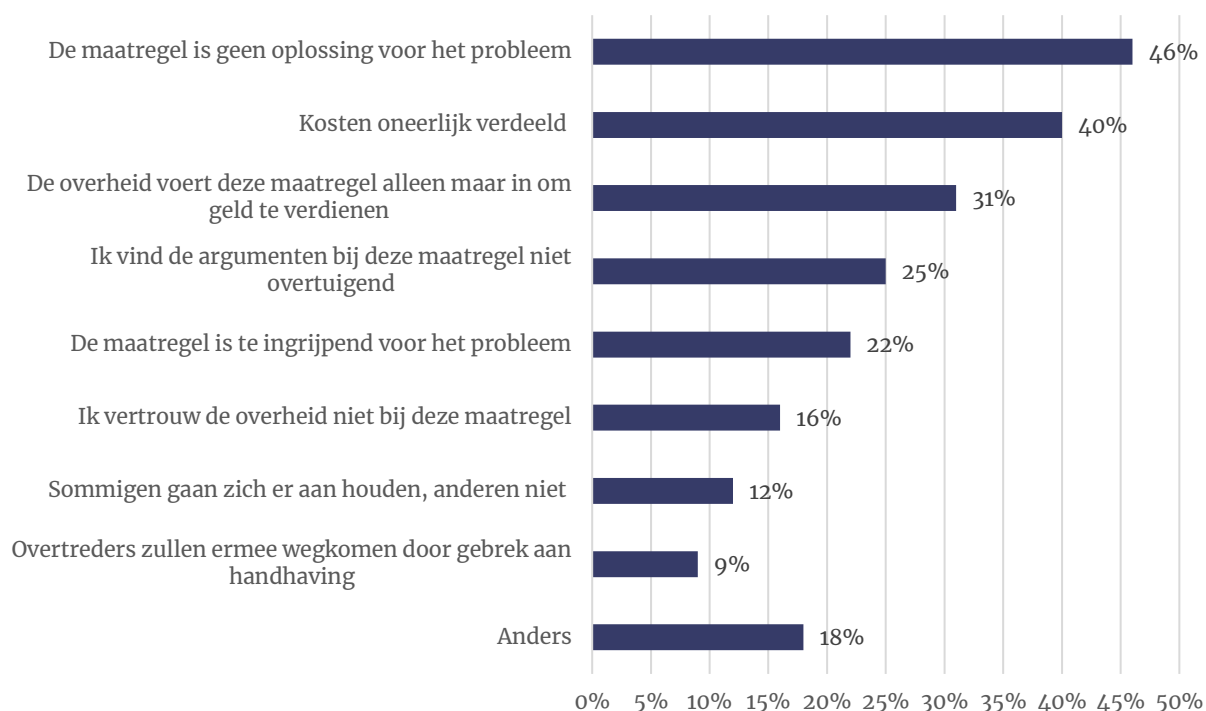
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)



Mensen die de maatregel oneerlijk vinden vroegen we waarom ze dat vinden. Bijna de helft (46%) vindt de maatregel geen oplossing voor het probleem drinkwatertekort. Nog eens vier op de tien (40%) vrezen dat de kosten oneerlijk verdeeld zullen worden.

Waarom vindt u de maatregel oneerlijk?

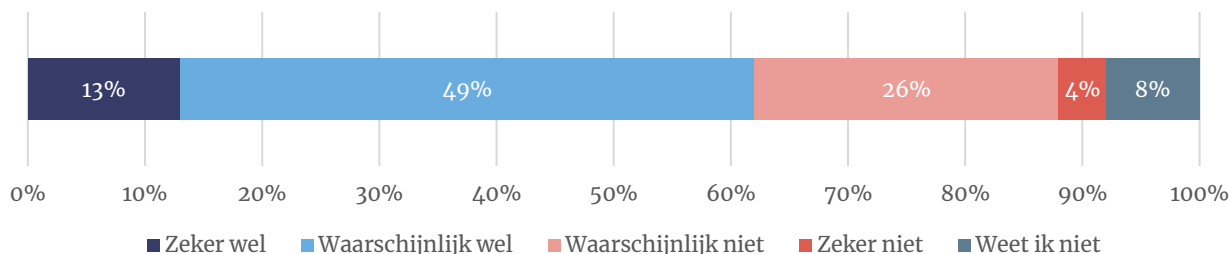
Meerdere antwoorden mogelijk. Basis = mensen die de maatregel oneerlijk vinden (n=209)



Uitvoerbaarheid

De meerderheid is positief over de uitvoerbaarheid. Ruim zes op de tien (62%) Nederlanders denken dat het de overheid zeker of waarschijnlijk zal lukken om de maatregel in te voeren en te handhaven. Drie op de tien (30%) zijn sceptisch.

Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregel in te voeren én te handhaven? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)



Waarom zou het niet lukken de maatregel in te voeren en te handhaven?

We vroegen respondenten die denken dat het de overheid niet zal lukken om een hoger drinkwatertarief in te voeren bij meer dan gemiddeld drinkwatergebruik – middels een open vraag – uit te leggen waarom zij dit denken. Een aantal argumentatielijnen zien wij daarbij vaak terugkomen.

Raakt lage inkomens disproportioneel

“Dit raakt enkel de lage inkomens die onbewust zijn van hun verbruik. Hoge inkomens zullen gedrag met kostenverhoging minder snel aanpassen. Dan gaat de overheid weer toeslagen rondpompen waar ik zwaar op tegen ben.”

“Drinkwater is een eerste levensbehoefte. Je zou dan ook de minderbedeelden treffen. Vliegen veel auto rijden en afhaal eten is een keuz.”

“Grote huishoudens en mensen aan de onderkant, hebben de financiële mogelijkheden niet om energie arme, dus ook water aan te schaffen.”

“Ik ben bang dat de minima er onder lijdt.”

“Omdat gemiddelde gezinnen dat helemaal niet kunnen betalen en er dan weer zo’n onnozele tegemoetkoming moet komen.”

Gebrek aan draagvlak

“Te veel weerstand en oneerlijk.”

“Waarschijnlijk erg veel tegenstand.”

“Veel protest voor een basisbehoefte.”

“Ik denk dat er in de tweede kamer geen meerderheid voor is en maatschappelijk ook niet.”

4.18.3 Steun naar kenmerken

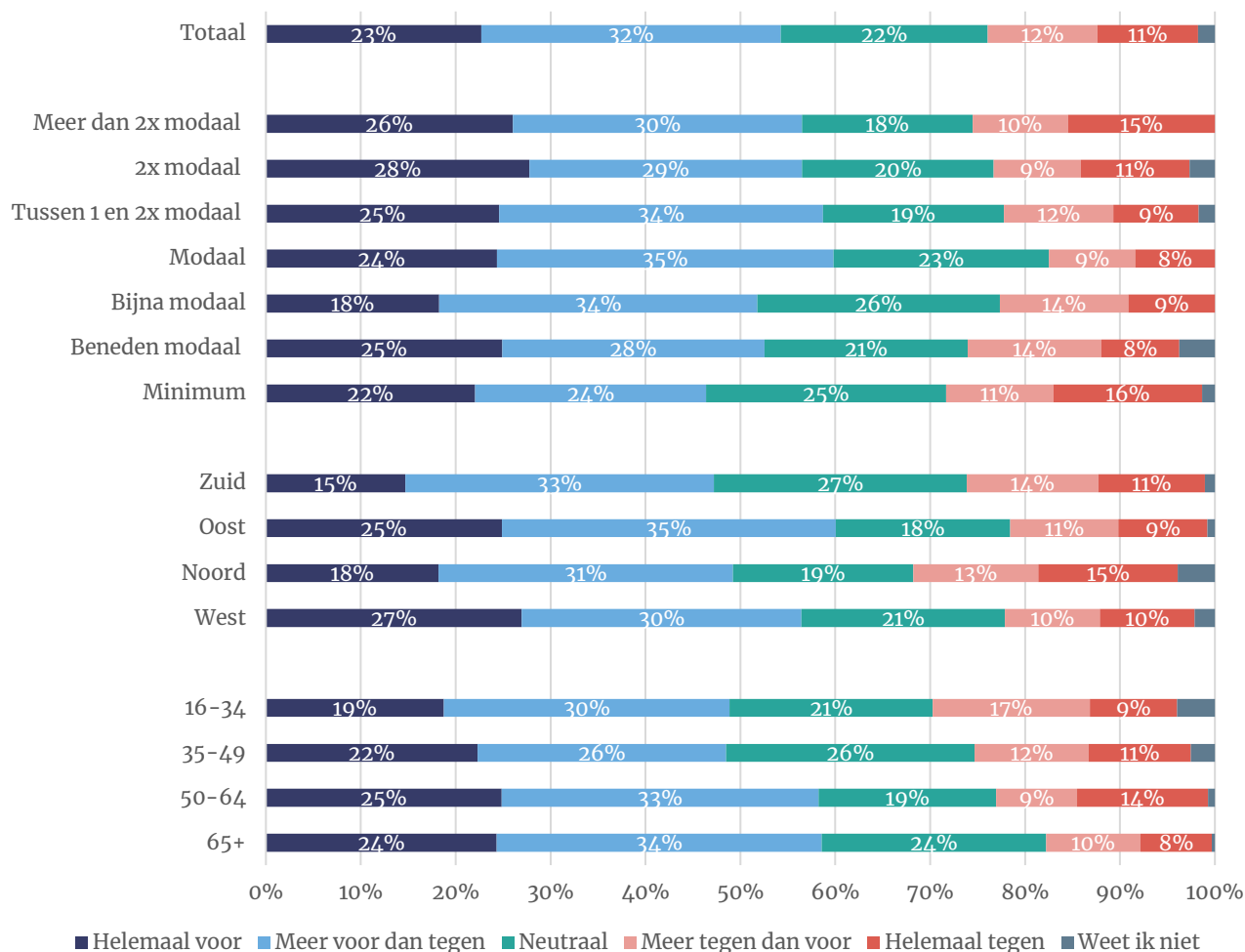
In deze paragraaf laten we zien welke groepen mensen de maatregel wel en welke groepen de maatregel niet steunen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Lage inkomensgroepen zijn doorgaans iets negatiever over het invoeren van een toenemend drinkwatertarief dan hoge inkomensgroepen. Minder dan de helft (46%) van de Nederlanders met een minimum inkomen is (helemaal) voor de maatregel. Gemiddeld ligt dit op 55 procent. Meer dan een kwart (27%) van deze inkomensgroep is (helemaal) tegen. Ook dat is net meer dan gemiddeld: 23 procent.

In West- en Oost-Nederland is opvallend meer steun voor de maatregel dan in het zuiden en noorden. Jongeren zijn doorgaans vaker tegen de maatregel dan 35-plussers.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)

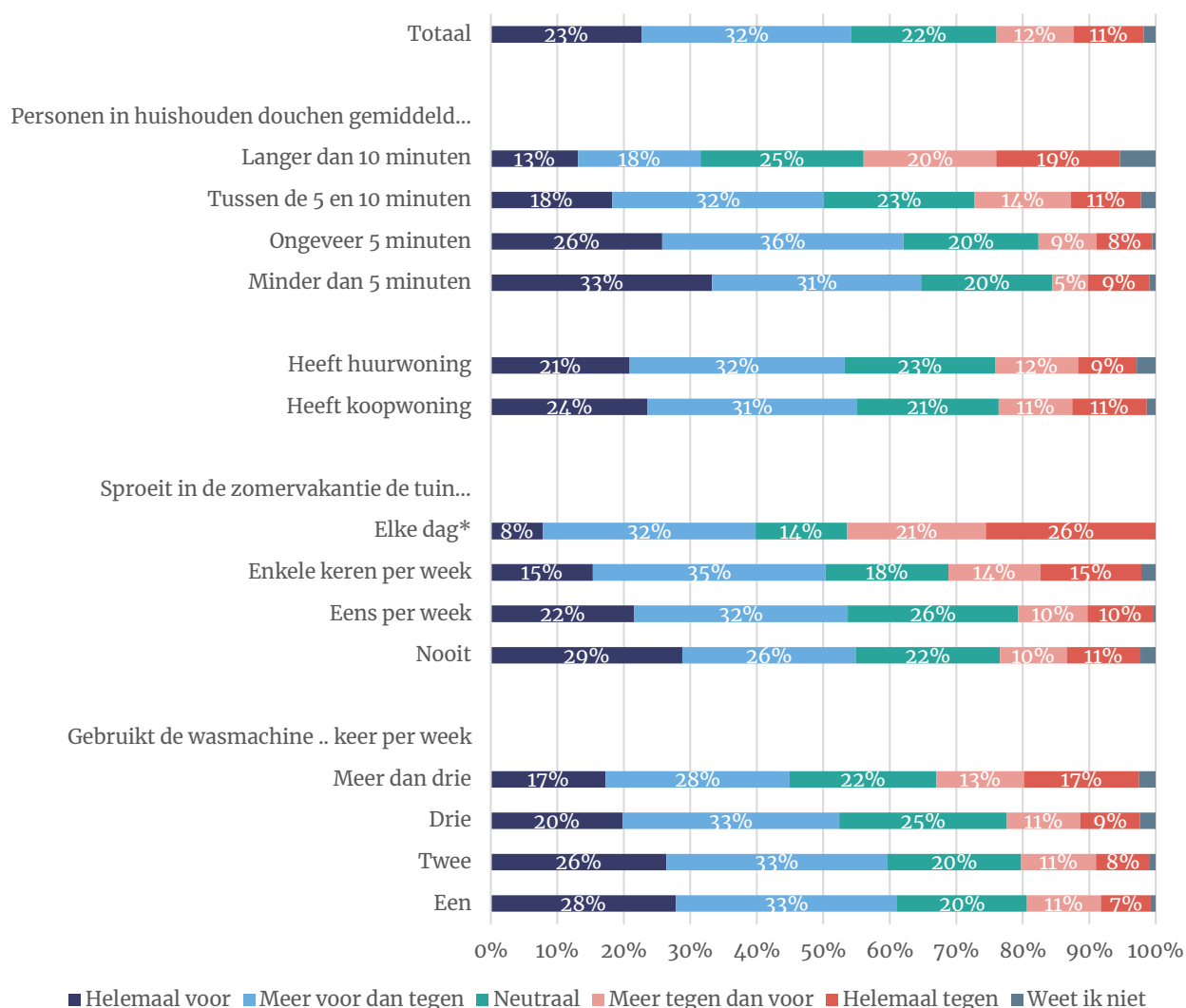


Huidig gedrag

Steun voor de maatregel is sterk afhankelijk van hoe lang er gedoucht wordt binnen het huishouden. Slechts drie op de tien (31%) Nederlanders waarvan de personen in zijn/haar huishouden gemiddeld langer dan tien minuten douchen zijn (helemaal) voor de maatregel. Als er korter dan 5 minuten wordt gedoucht zijn bijna twee op de drie (64%) voor.

Of iemand een koop- of huurwoning heeft geen invloed op steun voor de maatregel. Het sproeien van de tuin wel. Hoe vaker iemand de tuin sproeit, hoe groter de weerstand tegen de maatregel. Dit geldt in mindere mate ook voor gebruik van de wasmachine.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om deze maatregel in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregel zijn? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)⁶⁵



⁶⁵ De percentages voor "sproeit elke dag" (n=28) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen

4.18.4 Verwacht gedrag

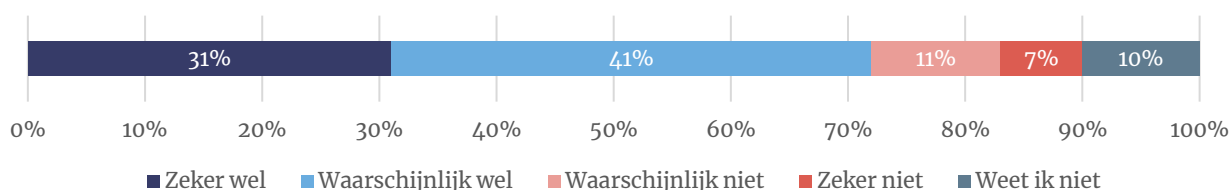
De determinant ‘verwacht gedrag’ bestaat uit de draagvlakaspecten: naleving, geneigdheid tot gedragsverandering (gewenst gedrag) en neiging tot verzet.

Naleving

Ruim drie op de tien (31%) denken zeker volgens het nieuwe tarief te gaan betalen als de maatregel wordt ingevoerd. Bijna een op de vijf (18%) zegt dit waarschijnlijk of zeker niet te gaan doen.

Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als ze wordt ingevoerd?

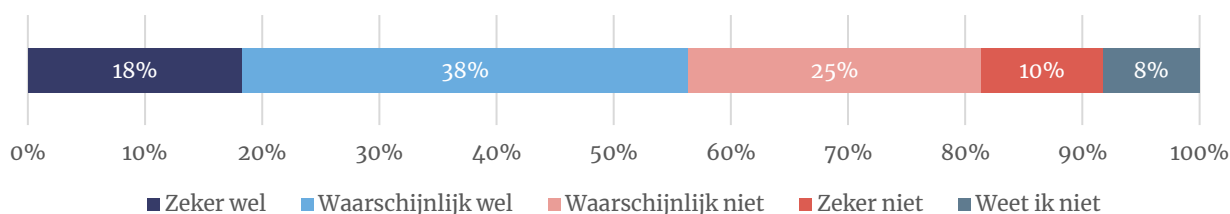
Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je het plustarief gaat betalen als je meer dan het basisverbruik aan drinkwater gebruikt. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.098)



Geneigdheid tot gedragsverandering

De wens is dat huishoudens minder drinkwater gaan gebruiken ten gevolge van de maatregel. Een op de vijf (18%) denkt dit zeker te gaan doen. Nog eens 38 procent noemt dit waarschijnlijk. Voor een derde (35%) geldt dit waarschijnlijk/zeker niet.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huishoudens minder drinkwater gaan gebruiken. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.098)



Voorwaarden voor gewenst gedrag

Het gewenste gedrag is als volgt beschreven in de vragenlijst: “Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huishoudens minder drinkwater gaan gebruiken.”

We stelden respondenten de volgende open vraag: “Wat zou de overheid moeten doen om u dit gedrag te laten vertonen?” Hier komt een aantal argumentatielijnen uit naar voren. Hieronder een aantal citaten van respondenten, gerubriceerd naar argumenteerlijn.

Bewustwordingscampagne

“Bewustwording moet in mijzelf groeien (zijn we mee bezig).”

“Campagnes voeren over de schaarste en de waarde van water.”

“Goeie awareness campagne.”

“Bewust worden van het hebben van schoon water 24/7. Is echt luxe, moet men zuinig op zijn.”

Zuinigheid belonen

“Dat mensen die echt zuinig zijn met water ook belonen.”

“Ik ben al zuinig. Maar ik bepaal zelf hoelang ik wil douchen of in bad ga. Ook als dat meer wordt belast. Overigens zou de overheid 'slecht' gedrag minder moeten bestraffen en 'goed, (lees: gewenst)' gedrag meer moeten belonen. Maar ja, onze overheid is gek op het innen van belastingen...”

“Bonus bij minder gebruik.”

Hoog plustarief

“Forse verhoging van drinkwater tarief. Water is in Nederland belachelijk goedkoop. Meer research naar hergebruik van water in gezinshuishoudens.”

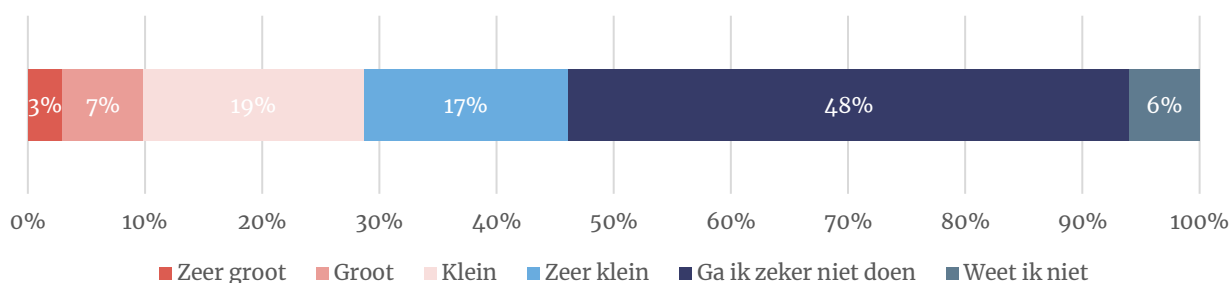
“Het echt veel duurder maken, maar wel een redelijke hoeveel water wat we nog mogen gebruiken.”

“De plustarieven hoog maken. Dan pas je je vanzelf wel aan. Behalve als je natuurlijk zeer vermogend bent.”

Neiging tot verzet

Een op de tien (10%) schat de kans groot of zeer groot in dat hij/zij in verzet zal komen tegen de maatregel. De helft (48%) gaat dit zeker niet doen.

Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen als de overheid concrete plannen zou presenteren om deze maatregel in te voeren? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.169)



Aan degenen die mogelijk in verzet gaan tegen deze maatregel, is gevraagd of welke wijze zij dit zullen doen. Bijna twee op drie zeggen een petitie te gaan tekenen (65%) of op een politieke partij te gaan stemmen die zich hiertegen verzet (63%).

Op welke van onderstaande manieren zou u zich tegen de maatregel kunnen verzetten?

Basis = mensen die de kans (zeer) groot inschatten dat zij in verzet komen tegen de maatregel (n=115)



4.18.5 Geneigdheid tot gedragsverandering naar kenmerken

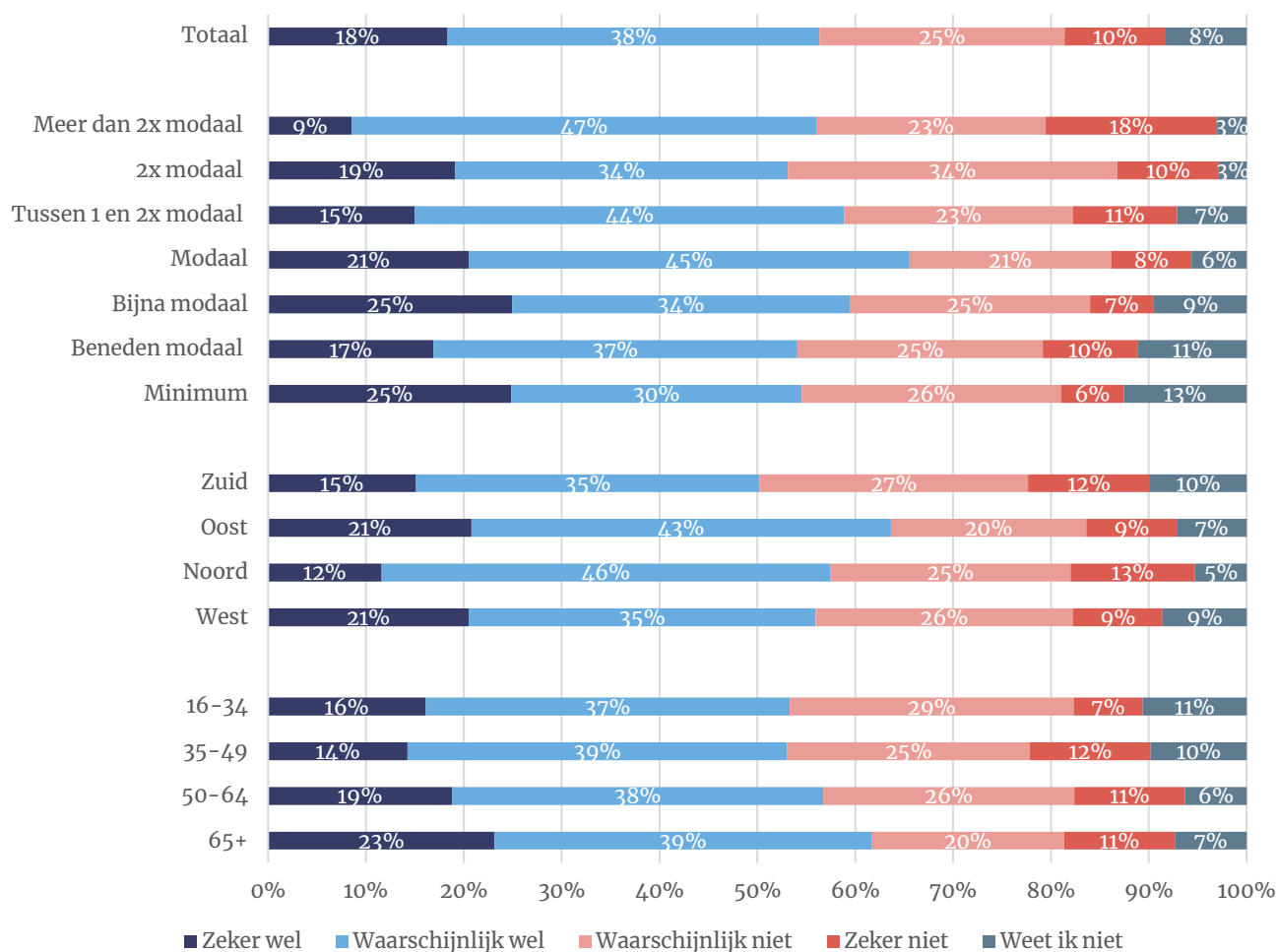
In deze paragraaf laten we zien welke groepen (volgens hun eigen inschatting) het gewenste gedrag wel en welke groepen dit gedrag niet zullen vertonen. We kijken hierbij naar socio-demografische kenmerken (inkomen, regio en leeftijd) en huidig gedrag en bezit.

Socio-demografische kenmerken

Gedragsintentie (minder drinkwater gebruiken) is negatief gecorreleerd aan inkomen. Nederlanders met een hoog inkomen zijn minder vaak geneigd minder drinkwater te gaan gebruiken dan lagere inkomensgroepen. Ter illustratie: 9 procent van de groep die meer dan twee keer modaal verdient is zeker van plan dit te gaan doen tegenover 25 procent van de groep met een minimum inkomen.

In Noord- en Zuid-Nederland is meer scepsis dan in West en Oost. Ouderen (65-plussers) zijn vaker geneigd hun gedrag aan te passen dan anderen.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huishoudens minder drinkwater gaan gebruiken. Basis = Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.098)

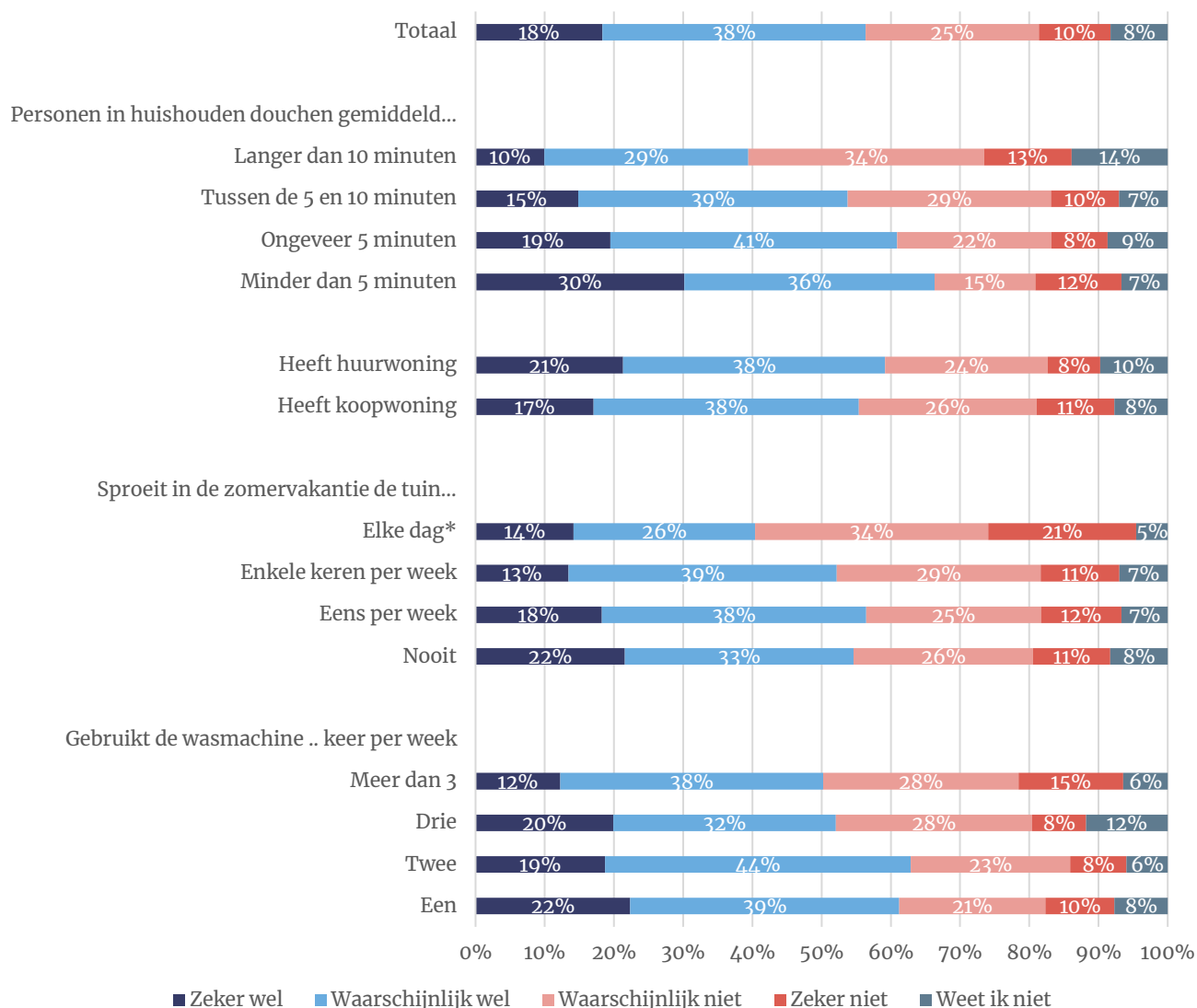


Huidig gedrag

Gedragsintentie hangt sterk samen met huidig gedrag. Bijna de helft (47%) van de Nederlanders waarvan de personen in hun huishouden gemiddeld langer dan tien minuten douchen zijn waarschijnlijk/zeker niet van plan minder drinkwater te gaan gebruiken. Dit geldt voor slechts 27 procent van de huishouden waar het kortst wordt gedoucht. Het hebben van een koop- of huurwoning heeft geen invloed op gedragsintentie.

Nederlanders die vaak de tuin sproeien of de wasmachine vaak gebruiken zijn minder vaak geneigd om minder water te verbruiken.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen? Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huishoudens minder drinkwater gaan gebruiken. Basis: Nederlanders op wie de maatregel van toepassing is (n=1.098)⁶⁶



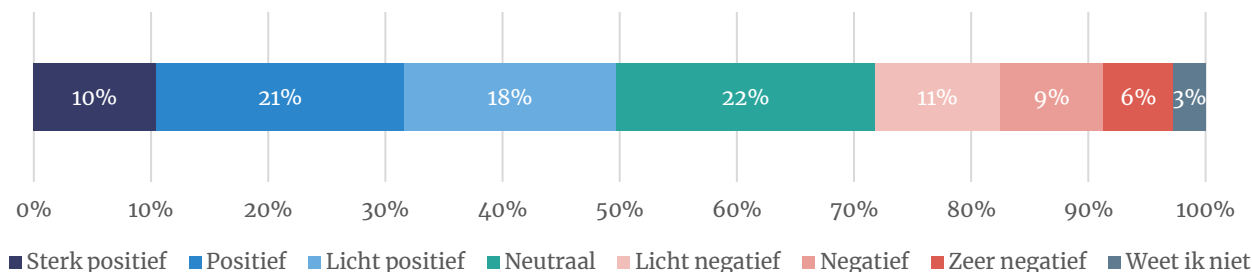
⁶⁶ De percentages voor “elke dag” (n=28) zijn indicatief vanwege het beperkt aantal waarnemingen



4.18.6 Persoonlijke relevantie

Nederlanders verwachten vaker een positieve dan een negatieve uitwerking van de maatregel op hun eigen leven en dat van hun naasten. In totaal verwacht 49 procent in ieder geval een licht positieve invloed. Een op de vier (26%) verwacht een negatieve invloed.

Wat voor een invloed zou deze maatregel op u en uw naasten hebben? Basis = steekproef gehele bevolking (n=1.178)



4.18.7 Betrokkenheid

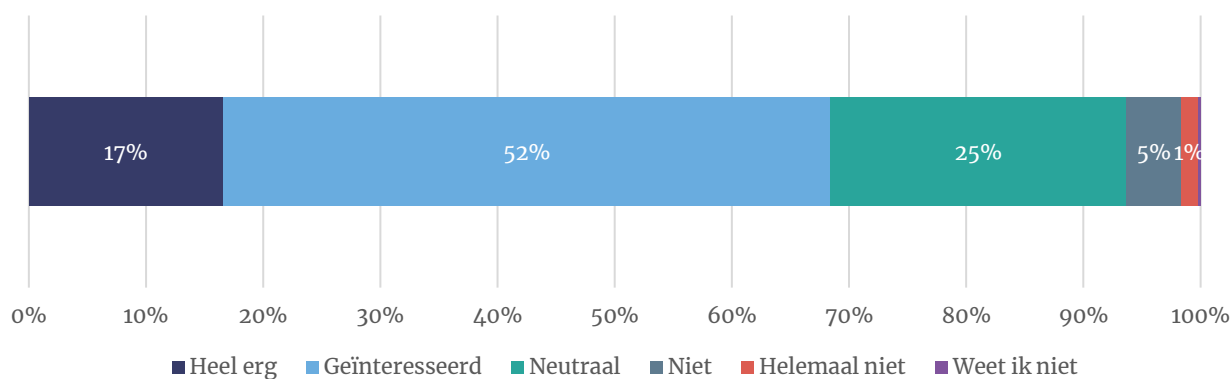
Betrokkenheid gaat over problemen

De determinant 'betrokkenheid' bestaat uit de aspecten: interesse, frequentie van gesprek, emotie en gepercipieerde urgentie. Deze betrokkenheidsaspecten hebben betrekking op de onderliggende problemen bij de maatregel (niet op de maatregel, zoals de andere aspecten). De maatregel "klimaatlabel" is bedoeld om een problemen tegen te gaan: drinkwatertekort.

Interesse

Een ruime meerderheid (69%) van de Nederlanders is geïnteresseerd in het probleem. Voor slechts zes procent geldt dat ze er (helemaal) geen interesse in hebben.

In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen? Basis = steekproef gehele bevolking (n= 2.167)

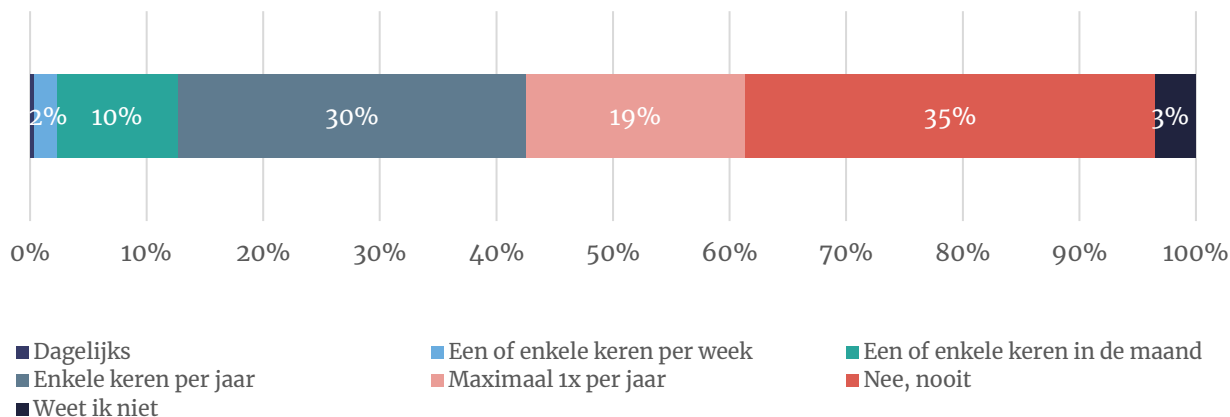


Frequentie gespreksonderwerp

Nederlanders hebben het niet vaak over drinkwatertekorten. Een derde (35%) zelfs helemaal nooit. Twaalf procent heeft het in ieder geval een keer per maand over deze problematiek.

Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?

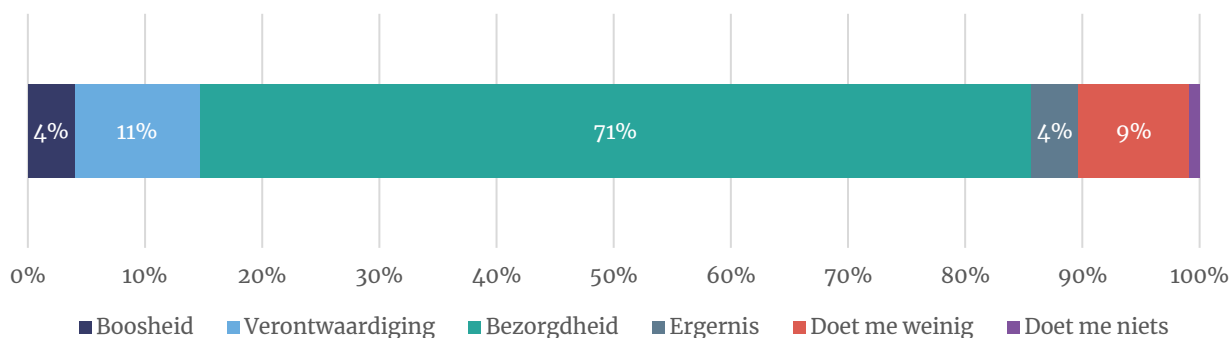
Zo ja, hoe vaak ongeveer? Basis = steekproef gehele bevolking (n=2.167)



Emotie

Bij ruim zeven op de tien Nederlanders roept het probleem bezorgdheid op. Andere emoties worden nauwelijks genoemd.

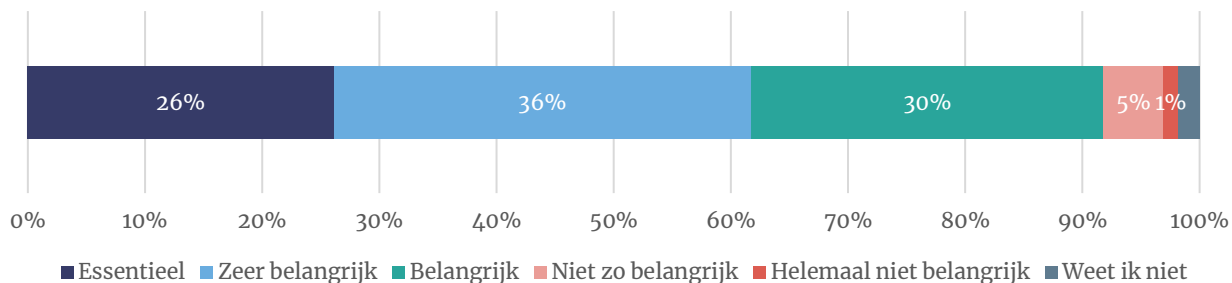
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig? Basis = steekproef gehele bevolking (n = 2.167)



Gepercipieerde urgentie

Een kwart van de bevolking vindt het essentieel dat het drinkwatertekort nu door de overheid wordt aangepakt. Nog eens twee op de drie (66%) vinden dit (zeer) belangrijk. Zes procent vindt het helemaal niet of niet zo belangrijk.

Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt? Basis = steekproef gehele bevolking (n=2.167)

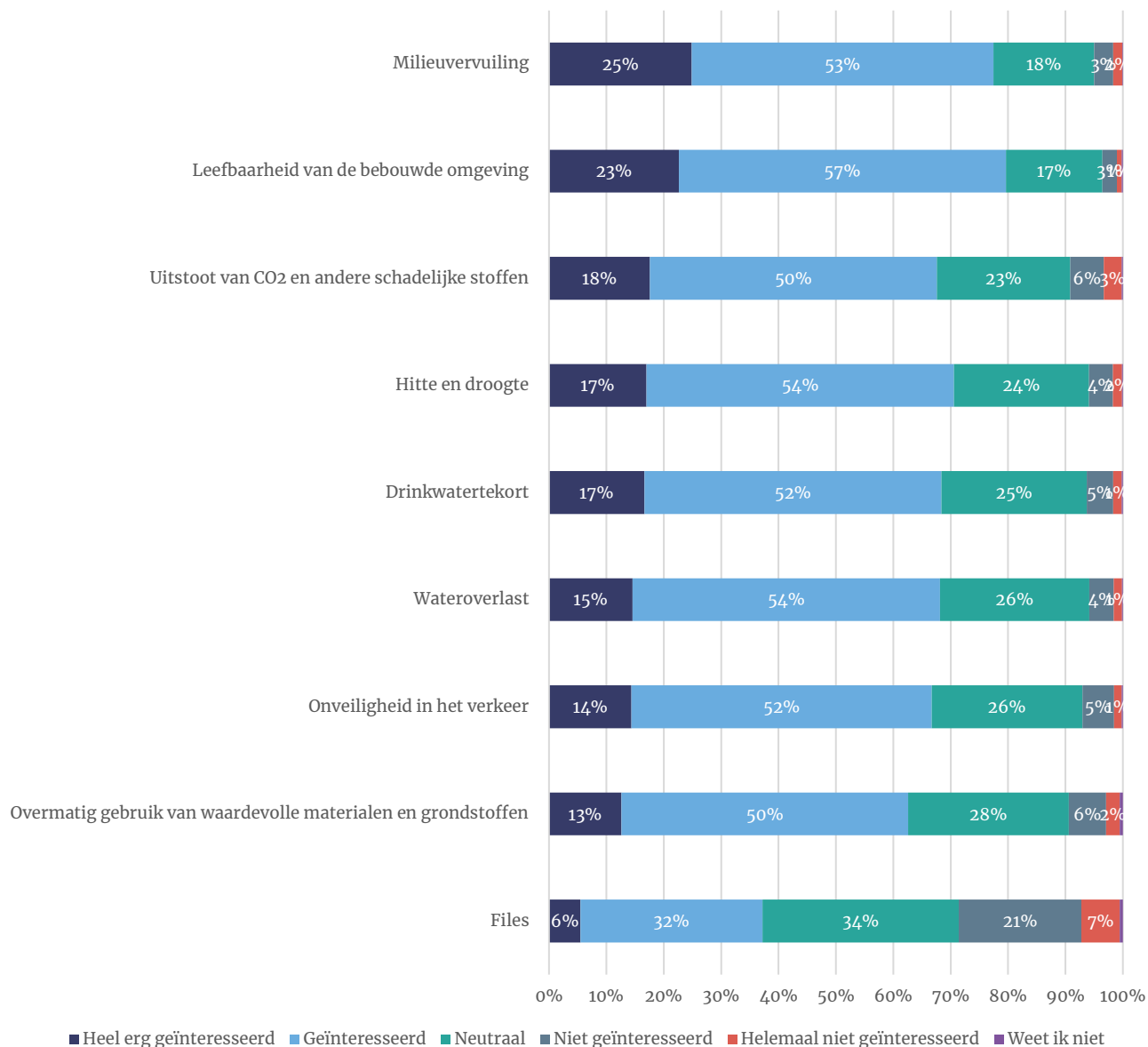


5 Betrokkenheid bij problemen

Over het algemeen zijn Nederlanders geïnteresseerd in de voorgelegde problemen. Vooral milieuvervuiling en leefbaarheid bebouwde omgeving scoren hoog. Een minderheid is geïnteresseerd in files.

5.1 Interesse

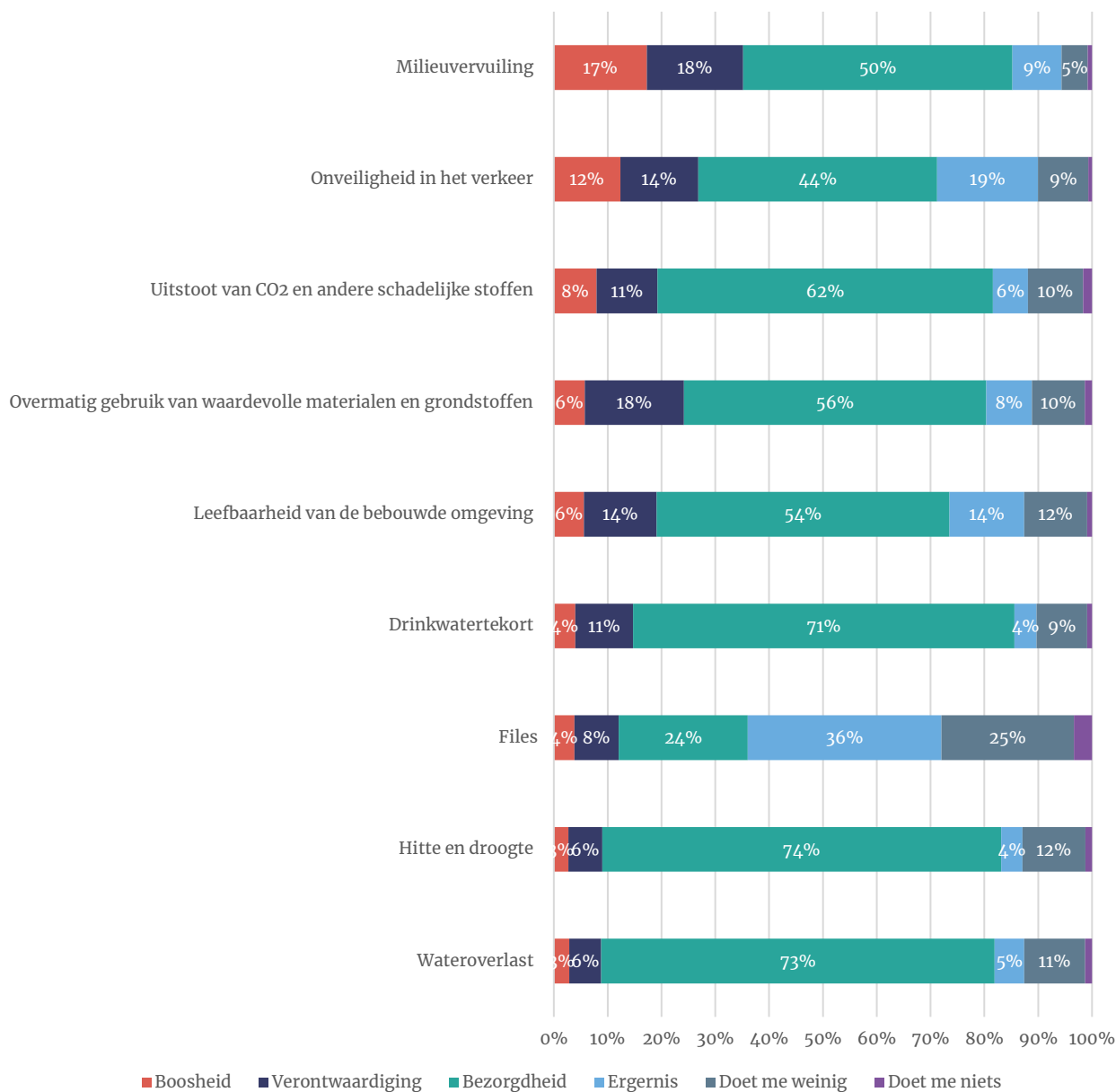
In welke mate bent u geïnteresseerd in deze problemen?



5.2 Emotie

De problemen roepen vooral bezorgdheid op, met uitzondering van files. Boos worden mensen het vaakst om milieuvervuiling.

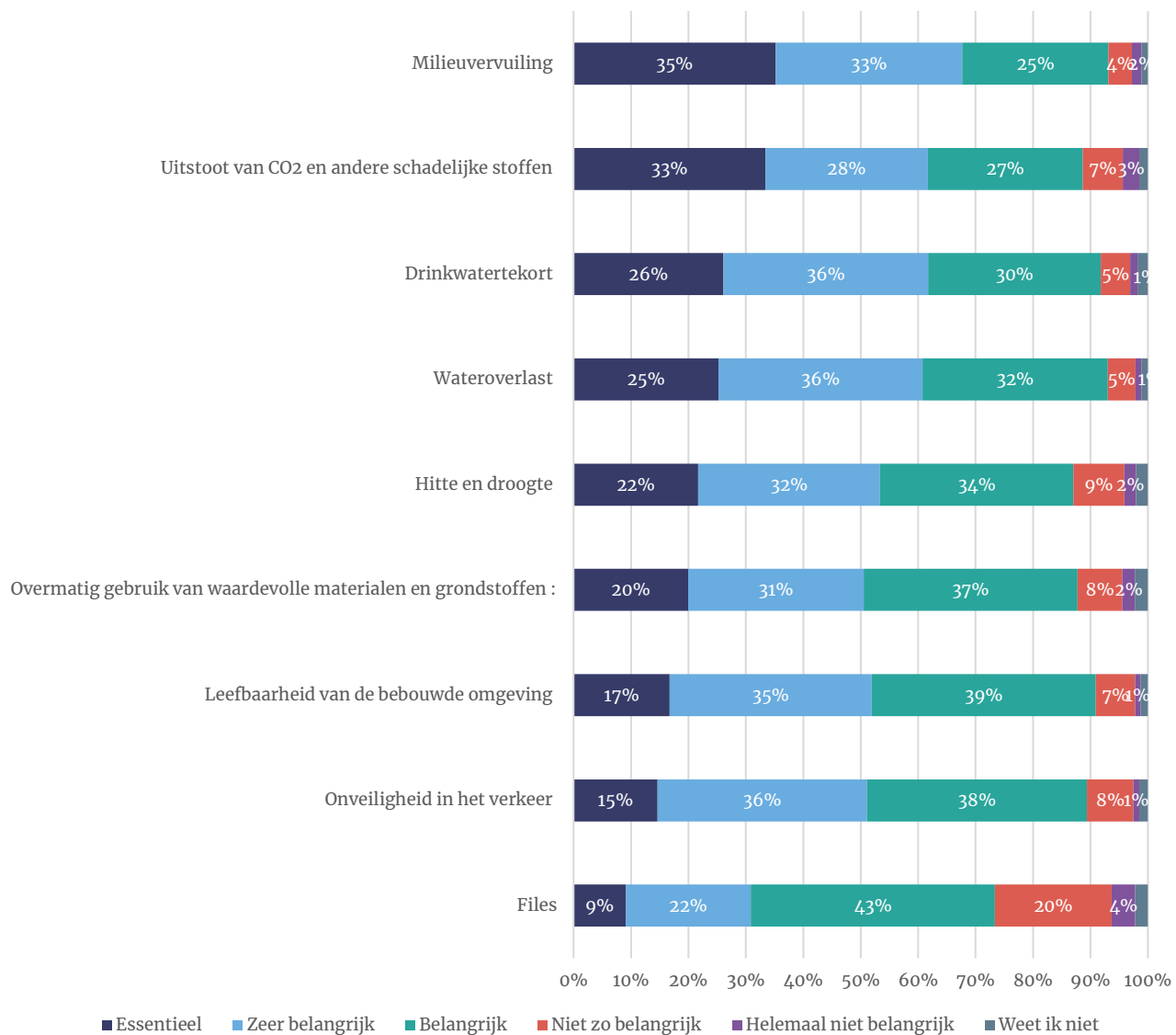
Welk gevoel roepen deze problemen bij u op? Roept het boosheid, verontwaardiging, ergernis, bezorgdheid bij u op of laat het probleem u onverschillig?



5.3 Gepercipieerde urgentie

Alle problemen worden als belangrijk ervaren. Ongeveer een derde ziet de aanpak van milieuvervuiling en CO2-uitstoot zelfs als essentieel.

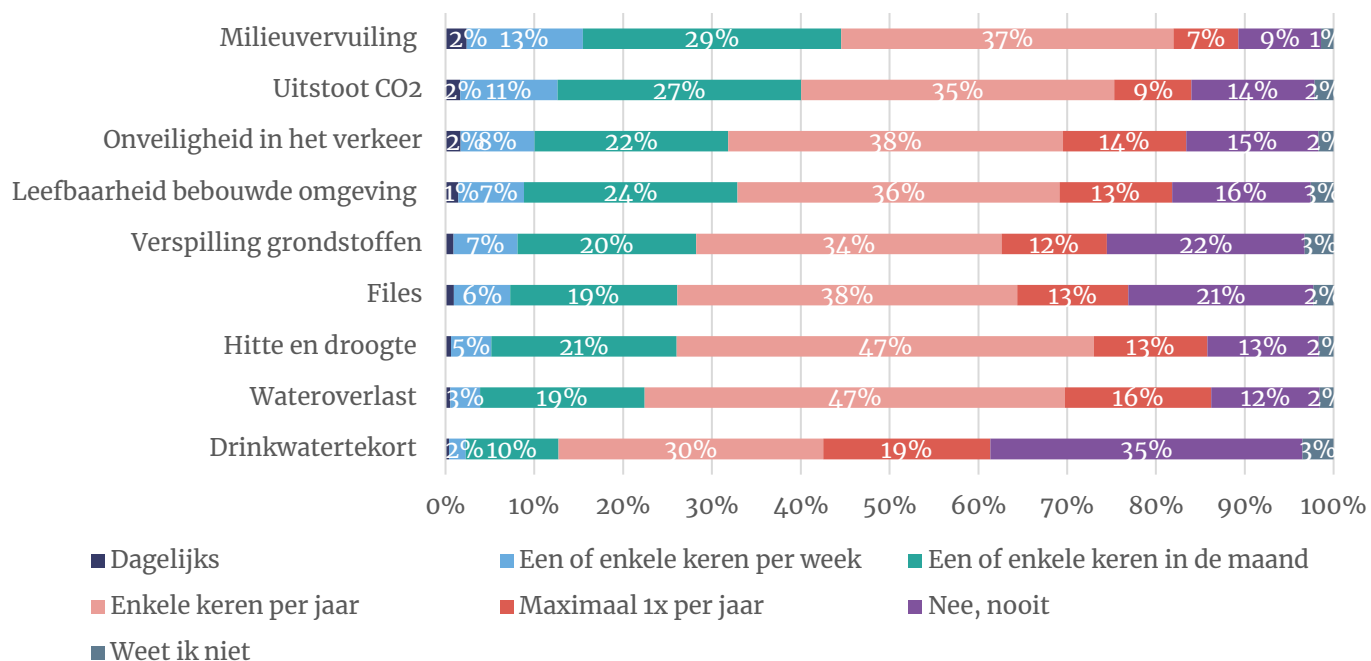
Hoe belangrijk vindt u het dat deze problemen nu door de overheid worden aangepakt?



5.4 Frequentie gespreksonderwerp

Milieuvervuiling en de uitstoot van Co2 zijn de enige onderwerpen waar door vier op de tien Nederlanders minstens maandelijks over wordt gesproken.

***Praat u wel eens met familieleden, vrienden, kennissen of collega's over deze problemen?
Zo ja, hoe vaak ongeveer?***



6 Persoonlijke relevantie

Wat voor invloed zouden deze maatregelen op u en uw naasten hebben?

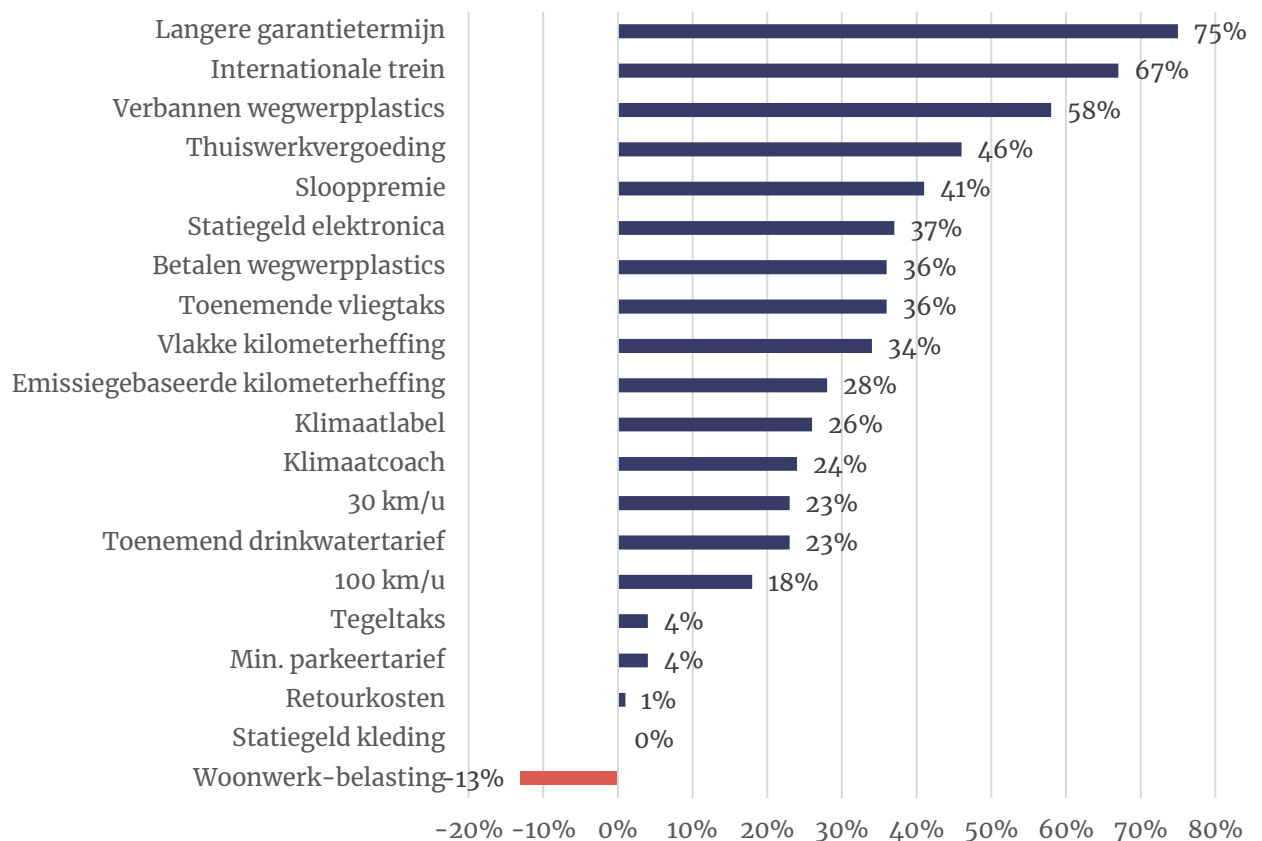
	Sterk positief	Positief	Licht positief	Neutraal	Licht negatief	Negatief	Zeer negatief	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	16%	26%	14%	18%	8%	7%	7%	3%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	16%	22%	15%	18%	9%	9%	7%	4%
Woonwerk-belasting	5%	11%	7%	30%	10%	15%	11%	9%
Min. parkeertarief	5%	16%	11%	34%	10%	11%	7%	6%
30 km/u	13%	24%	15%	17%	12%	9%	8%	1%
100 km/u	16%	20%	10%	24%	11%	9%	8%	2%
Internationale trein	24%	32%	14%	22%	1%	1%	1%	5%
Toenemende vliegtaks	23%	20%	10%	26%	8%	5%	4%	4%
Thuiswerkvergoeding	13%	28%	13%	28%	3%	3%	2%	9%
Slooppremie	11%	25%	19%	25%	5%	6%	3%	6%
Langere garantietermijn	29%	35%	15%	14%	2%	1%	1%	2%
Betalen wegwerpplastics	16%	26%	16%	18%	9%	8%	5%	2%
Verbannen wegwerpplastics	22%	34%	12%	19%	4%	4%	2%	2%
Retourkosten	8%	19%	13%	19%	13%	14%	12%	2%
Statiegeld elektronica	14%	26%	17%	21%	7%	7%	6%	2%
Statiegeld kleding	8%	16%	14%	20%	10%	15%	13%	4%
Toenemend drinkwatertarief	10%	21%	18%	22%	11%	9%	6%	3%
Klimaatcoach	7%	19%	18%	31%	5%	9%	6%	6%
Tegelaks	11%	16%	11%	24%	10%	12%	12%	3%
Klimaatlabel	8%	22%	15%	29%	7%	7%	5%	6%

Vershil positief/negatief

Ter illustratie: 79 procent is positief over een langere garantietermijn, 4 procent is negatief.

23 procent is positief over het afschaffen van de onbelaste woonwerkvergoeding, 36 procent is negatief.

Vershil tussen positief (sterk positief, positief, licht positief) en negatief (sterk negatief, negatief en licht negatief) in procentpunten



7 Houding

7.1 Steun

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn?

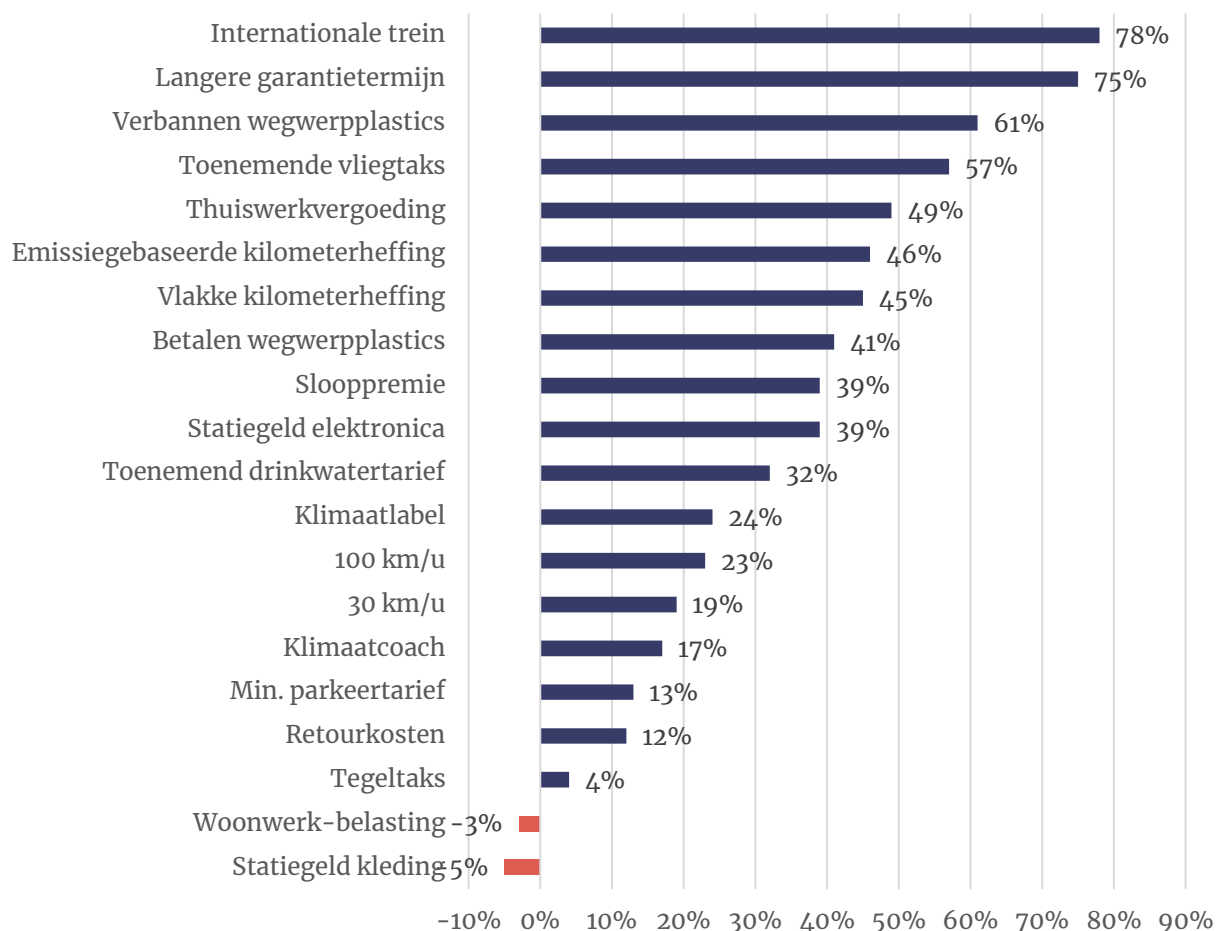
	Helemaal voor	Meer voor dan tegen	Neutraal	Meer tegen dan voor	Helemaal tegen	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	34%	30%	15%	9%	10%	2%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	33%	31%	15%	9%	9%	2%
Woonwerk-belasting	16%	18%	24%	18%	19%	4%
Min. parkeertarief	17%	25%	27%	16%	13%	3%
30 km/u	25%	27%	14%	18%	15%	1%
100 km/u	34%	20%	14%	15%	16%	1%
Internationale trein	53%	28%	14%	2%	1%	2%
Toenemende vliegtaks	46%	26%	12%	8%	7%	1%
Thuiswerkvergoeding	31%	30%	22%	8%	4%	5%
Slooppremie	24%	32%	22%	10%	7%	3%
Langere garantietermijn	48%	32%	14%	3%	2%	1%
Betalen wegwerpplastics	32%	30%	17%	11%	10%	1%
Verbannen wegwerpplastics	42%	30%	16%	7%	4%	1%
Retourkosten	22%	25%	17%	17%	18%	1%
Statiegeld elektronica	29%	30%	19%	10%	10%	2%
Statiegeld kleding	16%	21%	20%	19%	23%	1%
Toenemend drinkwatertarief	23%	32%	22%	12%	11%	2%
Klimaatcoach	18%	23%	32%	13%	11%	4%
Tegeltaks	21%	21%	18%	18%	20%	2%
Klimaatlabel	19%	27%	29%	12%	10%	3%



Vershil voor/tegen

Ter illustratie: 81 procent is voor goedkopere internationale treinen, 3 procent is tegen.

37 procent is voor statiegeld op kleding, 42 procent is tegen.



7.2 Geschatte effectiviteit

Ter illustratie: 78% denkt dat dat het verbannen van wegwerpplastics een (sterk) positief effect zal hebben op milieuvervuiling. 4% denkt dat het een negatief effect heeft. Dit is de hoogste effectiviteitsscore (4,0). De laagste (3,2) is onder ander woonwerkbelasting. 33% denkt dat het een (sterk) positief effect heeft op files, 12% een (sterk) negatief effect.

Heeft maatregel x een positief of negatief effect op probleem y?

1 = zeer negatief, 3 = neutraal, 5 = zeer positief

	Files	CO2	Leefbaarheid	Verkeersveiligheid	Grondstoffen	Milieuvervuiling	Drinkwaterkort	Wateroverlast	Hitte
Vlakke kilometerheffing	3,5	3,6	3,4						
Emissiegebaseerde kilometerheffing	3,5	3,7	3,5						
Woonwerk-belasting	3,2	3,4							
Min. parkeertarief		3,3	3,4						
30 km/u			3,7	3,6					
100 km/u	3,3	3,8		3,6					
Internationale trein		3,8							
Toenemende vliegtaks		3,7							
Thuiswerkvergoeding	3,9	3,8							
Slooppremie	3,6		3,5						
Langere garantietermijn					3,9				
Betalen wegwerpplastics						3,8			
Verbannen wegwerpplastics						4,0			
Retourkosten	3,5		3,4						
Statiegeld elektronica					3,7	3,8			
Statiegeld kleding					3,3				
Toenemend drinkwatertarief							3,5		
Klimaatcoach							3,3	3,5	3,4
Tegeltaks								3,6	3,4
Klimaatlabel								3,2	3,2

7.3 Belang voor eigen leven

Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen worden ingevoerd voor uw eigen leven?

	Heel belangrijk	Belangrijk	Neutraal	Onbelangrijk	Heel onbelangrijk	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	10%	30%	32%	13%	11%	2%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	12%	33%	31%	12%	9%	2%
Woonwerk-belasting	6%	13%	29%	22%	23%	4%
Min. parkeertarief	4%	16%	36%	26%	15%	3%
30 km/u	11%	31%	29%	16%	12%	1%
100 km/u	13%	24%	28%	18%	14%	1%
Internationale trein	16%	30%	26%	14%	11%	2%
Toenemende vliegtaks	18%	23%	27%	16%	15%	1%
Thuiswerkvergoeding	7%	21%	28%	17%	21%	5%
Slooppremie	6%	26%	34%	18%	12%	3%
Langere garantietermijn	22%	42%	23%	8%	3%	1%
Betalen wegwerpplastics	13%	34%	29%	13%	8%	1%
Verbannen wegwerpplastics	17%	39%	25%	9%	8%	1%
Retourkosten	7%	24%	31%	19%	16%	1%
Statiegeld elektronica	9%	35%	30%	14%	9%	2%
Statiegeld kleding	7%	21%	31%	21%	17%	1%
Toenemend drinkwatertarief	7%	27%	36%	16%	10%	2%
Klimaatcoach	4%	16%	32%	23%	21%	4%
Tegeltaks	6%	17%	30%	20%	23%	2%
Klimaatlabel	5%	22%	34%	18%	15%	3%



7.4 Belang voor samenleving

Hoe belangrijk vindt u het dat deze maatregelen worden ingevoerd voor de samenleving?

	Heel belangrijk	Belangrijk	Neutraal	Onbelangrijk	Heel onbelangrijk	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	19%	42%	23%	6%	6%	4%
Een emissiegebaseerde kilometerheffing	21%	41%	22%	6%	5%	4%
Woonwerk-belasting	9%	32%	31%	11%	9%	9%
Min. parkeertarief	8%	38%	34%	10%	7%	3%
30 km/u	14%	40%	26%	10%	7%	2%
100 km/u	18%	37%	25%	10%	8%	2%
Internationale trein	25%	46%	18%	6%	3%	3%
Toenemende vliegtaks	34%	34%	18%	6%	5%	3%
Thuiswerkvergoeding	13%	50%	25%	6%	3%	4%
Slooppremie	12%	41%	31%	7%	6%	5%
Langere garantietermijn	26%	48%	18%	4%	2%	2%
Betalen wegwerpplastics	22%	45%	21%	6%	4%	3%
Verbannen wegwerpplastics	27%	46%	18%	4%	3%	2%
Retourkosten	17%	38%	24%	9%	9%	4%
Statiegeld elektronica	17%	44%	22%	8%	5%	4%
Statiegeld kleding	11%	29%	29%	14%	13%	4%
Toenemend drinkwatertarief	15%	43%	26%	6%	5%	5%
Klimaatcoach	10%	31%	32%	13%	10%	4%
Tegeltaks	14%	32%	28%	12%	10%	4%
Klimaatlabel	8%	33%	31%	11%	10%	6%

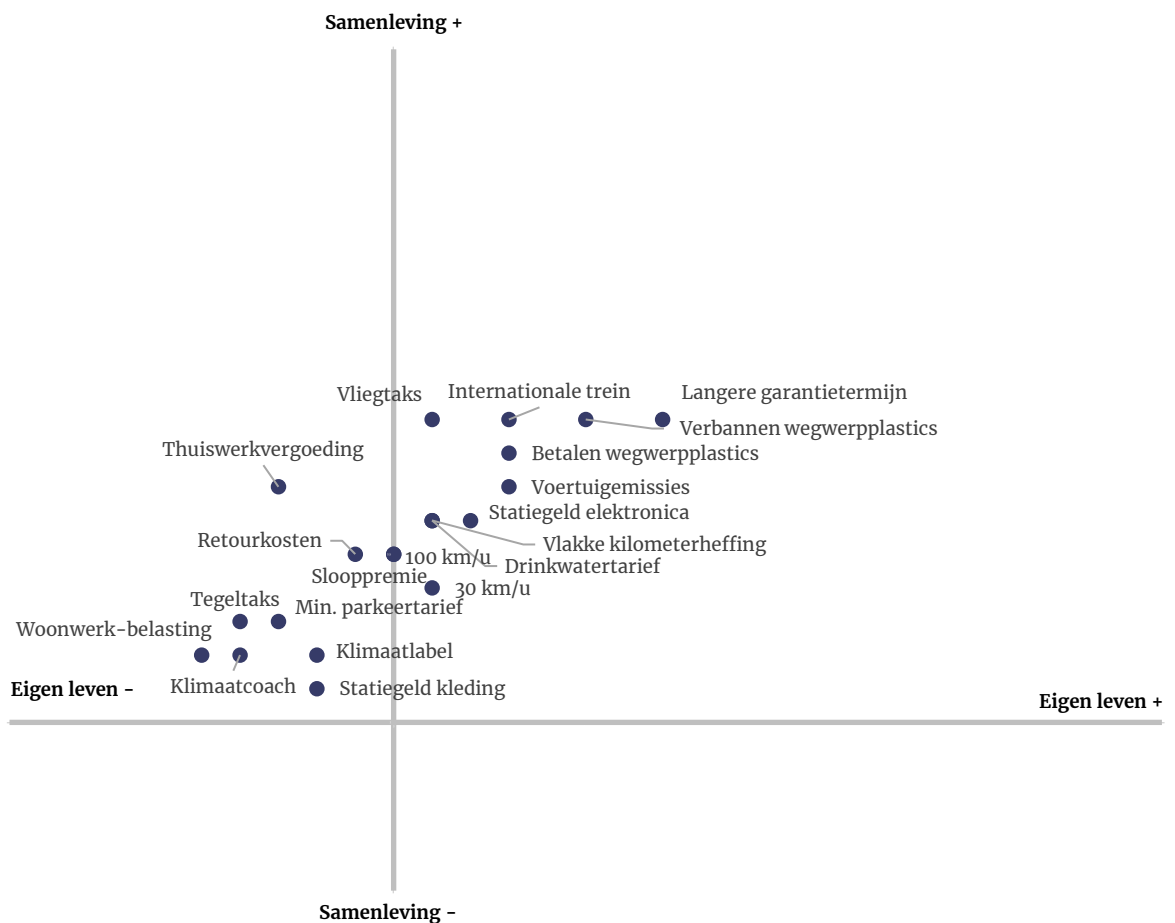


7.5 Sociaal dilemma

De correlatie tussen de scores is 0.81. Dat is erg sterk. Met andere woorden: als Nederlanders iets belangrijk vinden voor de samenleving vinden ze het ook belangrijk voor hun eigen leven en vice versa. Over een dilemma kunnen we dus niet echt spreken.

Ter illustratie: langere garantietermijnen vindt 64 procent belangrijk voor hun eigen leven, 11 procent onbelangrijk. 74 procent vindt het belangrijk voor de samenleving als geheel, 6 procent onbelangrijk.

Bij toenemende vliegtaks zien we een groter verschil: 41 procent vindt het belangrijk voor hun eigen leven, 31 procent onbelangrijk. Voor de samenleving vindt 68 procent het belangrijk, 11 procent onbelangrijk.



7.6 Eerlijkheid

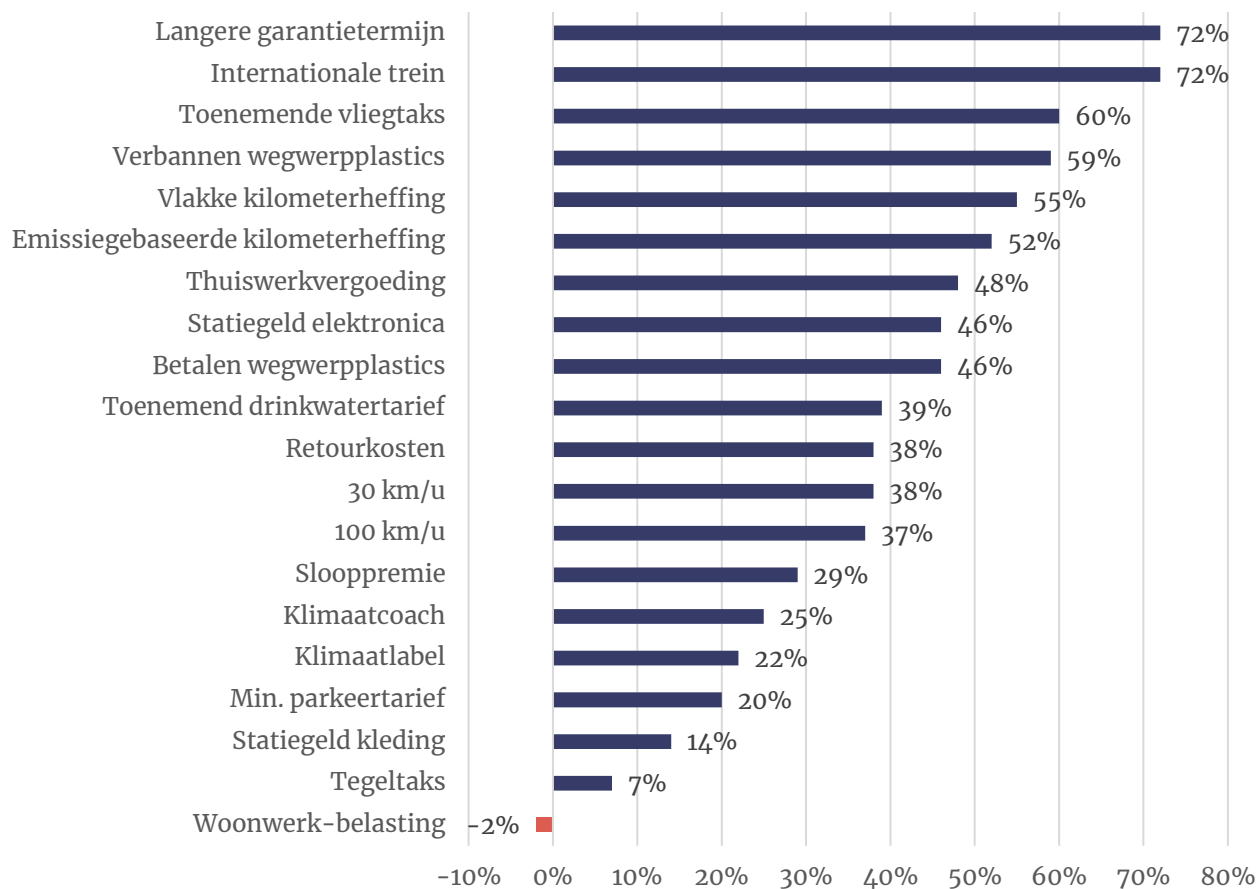
In hoeverre zou u deze maatregelen eerlijk vinden?

	Heel eerlijk	Eerlijk	Neutraal	Oneerlijk	Heel oneerlijk	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	27%	42%	14%	7%	7%	3%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	29%	39%	15%	9%	7%	3%
Woonwerk-belasting	8%	24%	28%	21%	13%	7%
Min. parkeertarief	8%	35%	31%	14%	9%	3%
30 km/u	18%	38%	24%	11%	7%	2%
100 km/u	23%	33%	21%	11%	8%	3%
Internationale trein	30%	45%	19%	2%	1%	3%
Toenemende vliegtaks	37%	35%	15%	8%	4%	2%
Thuiswerkvergoeding	17%	44%	22%	10%	3%	4%
Slooppremie	10%	38%	28%	12%	7%	5%
Langere garantietermijn	30%	45%	20%	2%	1%	2%
Betalen wegwerpplastics	23%	38%	22%	10%	5%	2%
Verbannen wegwerpplastics	23%	44%	23%	6%	2%	2%
Retourkosten	20%	37%	21%	10%	9%	2%
Statiegeld elektronica	17%	42%	25%	8%	5%	3%
Statiegeld kleding	11%	28%	32%	14%	11%	4%
Toenemend drinkwatertarief	16%	42%	20%	13%	6%	2%
Klimaatcoach	11%	27%	42%	7%	6%	6%
Tegeltaks	11%	27%	29%	19%	12%	3%
Klimaatlabel	11%	30%	35%	11%	8%	6%

Vershil eerlijk/oneerlijk

Langere garantietermijn: 75 procent eerlijk, 3 procent oneerlijk.

Woonwerkbelasting: 32% eerlijk, 34% oneerlijk.



7.7 Uitvoerbaarheid

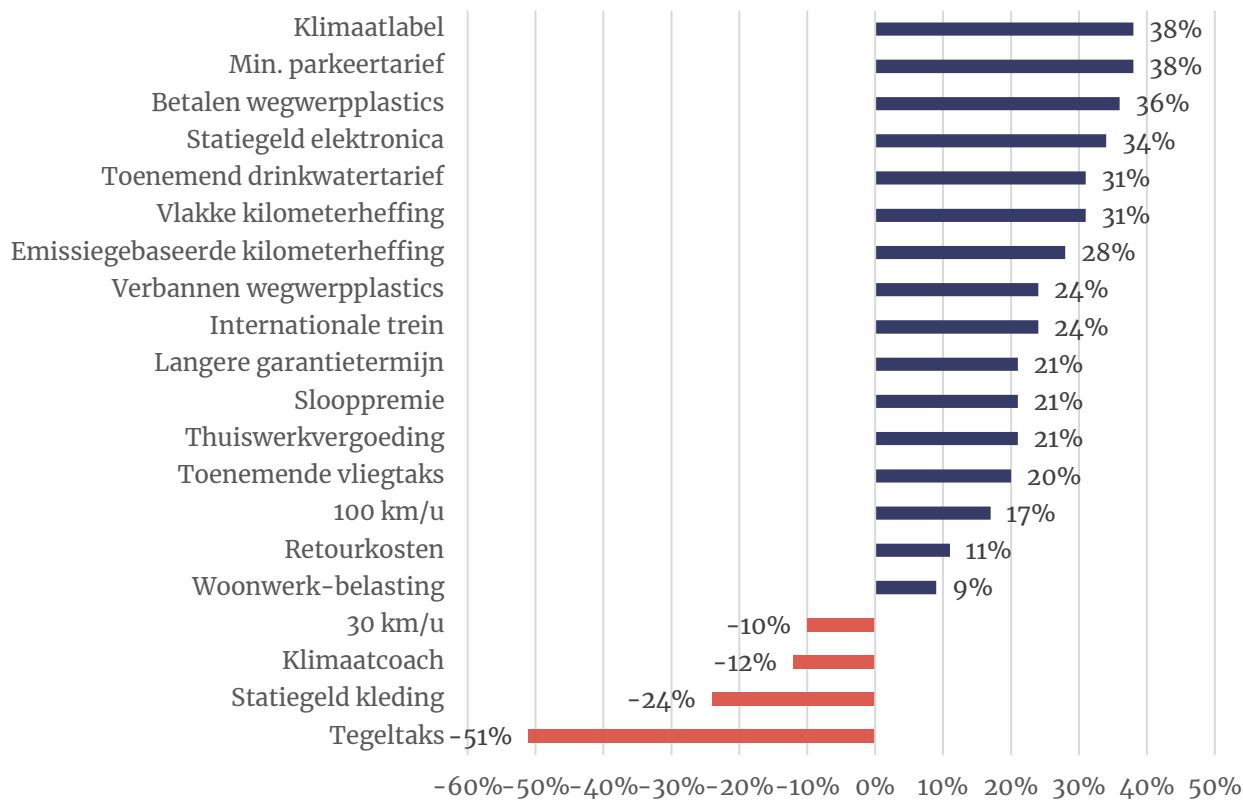
Denkt u dat het de overheid lukt om deze maatregelen in te voeren én te handhaven?

	Zeker wel	Waarschijnlijk wel	Waarschijnlijk niet	Zeker niet	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	16%	46%	26%	5%	7%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	15%	45%	27%	5%	8%
Woonwerk-belasting	14%	35%	32%	8%	10%
Min. parkeertarief	18%	48%	22%	6%	7%
30 km/u	9%	34%	38%	15%	4%
100 km/u	16%	41%	30%	10%	3%
Internationale trein	16%	42%	29%	5%	8%
Toenemende vliegtaks	19%	38%	30%	7%	6%
Thuiswerkvergoeding	12%	44%	30%	5%	9%
Slooppremie	12%	44%	29%	6%	9%
Langere garantietermijn	11%	46%	31%	5%	7%
Betalen wegwerpplastics	15%	50%	24%	5%	7%
Verbannen wegwerpplastics	11%	48%	30%	5%	6%
Retourkosten	13%	39%	31%	10%	8%
Statiegeld elektronica	16%	47%	23%	6%	8%
Statiegeld kleding	6%	28%	41%	17%	8%
Toenemend drinkwatertarief	12%	49%	26%	4%	8%
Klimaatcoach	6%	32%	37%	13%	12%
Tegeltaks	3%	18%	50%	22%	6%
Klimaatlabel	12%	52%	21%	5%	10%

Verschil lukt overheid wel/niet

Klimaatlabel: 64 procent gaat (waarschijnlijk) lukken, 26 procent lukt niet.

Tegeltaks: 21 procent zegt lukt, 72 procent zegt lukt niet.



7.8 Totaalscore houding

	Totaalscore	Steun	Effectiviteit	Belangrijk (zelf)	Belangrijk (samenleving)	Eerlijkheid	Uitvoerbaarheid
Internationale trein	3,8	4,3	3,8	3,3	3,9	4,0	3,3
Langere garantietermijn	3,8	4,2	3,9	3,7	3,9	4,0	3,2
Verbannen wegwerpplastics	3,8	4,0	4,0	3,5	3,9	3,8	3,3
Toenemende vliegtaks	3,7	4,0	3,7	3,1	3,9	3,9	3,3
Emissiegebaseerde kilometerheffing	3,6	3,7	3,6	3,3	3,7	3,8	3,4
Betalen wegwerpplastics	3,6	3,6	3,8	3,3	3,8	3,7	3,4
Vlakke kilometerheffing	3,5	3,7	3,5	3,1	3,6	3,8	3,4
Thuiswerkvergoeding	3,5	3,8	3,9	2,7	3,7	3,6	3,3
Statiegeld elektronica	3,5	3,6	3,8	3,2	3,6	3,6	3,4
100 km/u	3,4	3,4	3,6	3,0	3,5	3,5	3,2
Slooppremie	3,4	3,6	3,6	3,0	3,5	3,4	3,2
Toenemend drinkwatertarief	3,4	3,4	3,5	3,1	3,6	3,5	3,3
30 km/u	3,3	3,3	3,7	3,1	3,4	3,5	2,8
Retourkosten	3,3	3,2	3,5	2,9	3,5	3,5	3,1
Min. parkeertarief	3,2	3,2	3,4	2,7	3,3	3,2	3,4
Klimaatlabel	3,2	3,3	3,2	2,8	3,2	3,3	3,4
Klimaatcoach	3,1	3,2	3,4	2,6	3,2	3,3	2,8
Woonwerk-belasting	3,0	2,9	3,3	2,5	3,2	2,9	3,1
Statiegeld kleding	3,0	2,9	3,3	2,8	3,1	3,2	2,6
Tegeltaks	3,0	3,0	3,5	2,6	3,3	3,1	2,4



8 Gedrag

8.1 Geneigdheid tot gedragsverandering

Overzicht gewenste gedragingen

1. Belastingheffing op basis van het aantal kilometers dat men met de auto rijdt

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.

2. Belastingheffing op basis van het aantal gereden kilometers en de CO₂-uitstoot van de auto

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan nemen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.

3. Afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar werk te gaan en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.

4. Minimum parkeertarief in binnensteden

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak de auto gaan gebruiken om naar de centra van dorpen en steden te reizen en vaker gaan kiezen voor openbaar vervoer of fiets.

5. 30 km per uur als algemene maximum snelheid op wegen binnen de bebouwde kom

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat automobilisten minder hard gaan rijden op wegen binnen de bebouwde kom.

6. 100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat alle bestuurders met een lagere snelheid (niet harder dan 100) gaan rijden en dat er meer met gelijkmatige snelheid gereden wordt.

7. Lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen voor buitenlandse reizen vaker de internationale trein gaan kiezen in plaats van het vliegtuig.

8. Hogere belasting op vliegtickets naarmate je in een jaar meer vliegreizen maakt

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen minder vaak per jaar gaan vliegen.

9. Verplichte thuiswerkvergoeding voor werknemers

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen meer thuis gaan werken.

10. Slooppremie voor bestaande auto bij aanschaf of lease van een elektrische auto

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat meer mensen besluiten om een elektrische auto te gaan aanschaffen of leasen.

11. Verplichte langere garantietermijn voor elektronische apparaten

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen elektronische apparaten langer blijven gebruiken en deze minder snel vervangen door een nieuw apparaat.



12. Betalen voor wegwerpverpakkingen

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen plastic wegwerpverpakkingen gaan weigeren en gaan kiezen voor onverpakte producten of producten in een herbruikbare verpakking .

13. Verbod op gebruik van wegwerpverpakkingen door de horeca

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen herbruikbare verpakkingen gaan gebruiken of vaker een eigen beker of maaltijdbox meenemen.

14. Verplichte terugstuurkosten bij online bestellingen

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen bewuster online producten gaan bestellen en ontvangen producten minder vaak gaan terugsturen.

15. Betalen van statiegeld op elektronische apparaten

Hiermee hoopt men dat mensen elektronische apparaten vaker gaan inleveren zodat de waardevolle grondstoffen hergebruikt kunnen worden.

16. Betalen van statiegeld op kleding

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kleding op de juiste manier gaan inleveren, zodat het kan worden gerecycled/ hergebruikt.

17. Hoger tarief bij meer dan gemiddeld drinkwaterverbruik

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huishoudens minder drinkwater gaan gebruiken.

18. Klimaatcoaches voor tuin en woning

Met deze maatregel hoopt de overheid ervoor te zorgen dat mensen hun tuinen gaan vergroenen en huis klimaatbestendig gaan maken.

19. Belasting op tuinen met veel tegels

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat mensen kiezen voor meer groen in hun tuin zodat water beter weg kan en warmte beter wordt opgenomen.

20. Verplicht klimaatlabel bij verkoop van woning

Hiermee hoopt men ervoor te zorgen dat huiseigenaren aan kopers betere informatie kunnen geven over klimaatrisico's in de omgeving van de woning.



Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

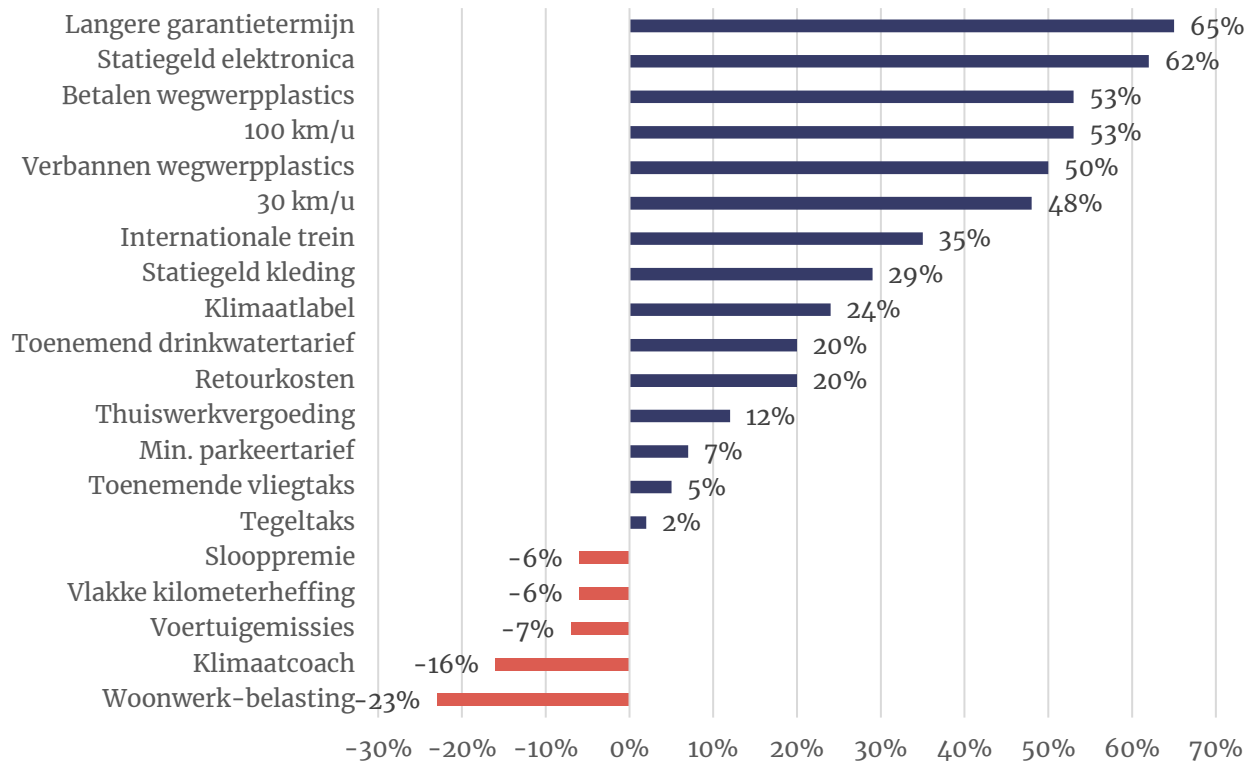
	Zeker wel	Waarschijnlijk wel	Waarschijnlijk niet	Zeker niet	Weet ik niet	Hier heb ik nooit mee te maken
Vlakke kilometerheffing	13%	25%	25%	19%	5%	12%
Een emissiegebaseerde kilometerheffing	13%	24%	23%	21%	6%	14%
Woonwerk-belasting	6%	9%	16%	22%	5%	43%
Min. parkeertarief	15%	26%	20%	14%	6%	19%
30 km/u	37%	32%	15%	6%	3%	8%
100 km/u	46%	25%	11%	7%	2%	9%
Internationale trein	20%	36%	14%	7%	7%	17%
Toenemende vliegtaks	13%	20%	19%	9%	6%	32%
Thuiswerkvergoeding	13%	19%	9%	11%	2%	46%
Slooppremie	6%	26%	24%	14%	12%	18%
Langere garantietermijn	39%	38%	9%	3%	6%	4%
Betalen wegwerpplastics	29%	42%	11%	7%	8%	3%
Verbannen wegwerpplastics	29%	38%	12%	5%	7%	9%
Retourkosten	18%	31%	17%	12%	7%	14%
Statiegeld elektronica	40%	36%	8%	6%	7%	2%
Statiegeld kleding	25%	33%	15%	14%	8%	4%
Toenemend drinkwatertarief	17%	36%	23%	10%	8%	7%
Klimaatcoach	10%	20%	22%	24%	9%	14%
Tegeltaks	13%	19%	15%	15%	7%	32%
Klimaatlabel	16%	30%	12%	10%	13%	20%



Vershil wel/niet van plan te gaan doen

Garantietermijn: 77 procent van plan, 12 procent niet.

Woonwerkbelasting: 15 procent van plan, 38 procent niet.



8.2 Naleving

Overzicht naleving per maatregel

1. Belastingheffing op basis van het aantal kilometers dat men met de auto rijdt

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt.

2. Belastingheffing op basis van het aantal gereden kilometers en de CO₂-uitstoot van de auto

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je volgens dit nieuwe belastingsysteem gaat betalen wanneer je de auto gebruikt.

3. Afschaffing van de onbelaste vergoeding voor gebruik van de auto voor woon-werkverkeer

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je belasting gaat betalen over je hele woon-werkvergoeding.

4. Minimum parkeertarief in binnensteden

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je bij bezoek aan een stadscentrum het nieuwe parkeertarief van minimaal 2 euro per uur gaat betalen.

5. 30 km per uur als algemene maximum snelheid op wegen binnen de bebouwde kom

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je maximaal 30 kilometer per uur gaat rijden op wegen binnen de bebouwde kom, waar die nieuwe snelheidslimiet geldt.

6. 100 km per uur als maximum snelheid op alle snelwegen overdag, 's avonds en 's nachts

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat bestuurders overdag, 's avonds en 's nachts niet harder dan 100 gaan rijden op de snelweg.

7. Lagere ticketprijzen voor internationale treinreizen binnen Europa

Met ‘gebruik maken van de maatregel’ wordt bedoeld dat je de internationale trein neemt voor een reis binnen Europa.

8. Hogere belasting op vliegtickets naarmate je in een jaar meer vliegreizen maakt

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je het hogere belastingtarief gaat betalen als je vaker in een jaar een vliegreis maakt.

9. Verplichte thuiswerkvergoeding voor werknemers

Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je bij je werkgever een thuiswerkvergoeding aanvraagt voor het aantal dagen per week dat je thuiswerkt.

10. Slooppremie voor bestaande auto bij aanschaf of lease van een elektrische auto

Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je de oude auto laat slopen, als je een elektrische auto aanschaft of leaset. Dan ontvang je naast de normale subsidie ook een slooppremie.

11. Verplichte langere garantietermijn voor elektronische apparaten

Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je een elektronisch apparaat op basis van de nieuwe garantieregeling laat repareren als het binnen vier jaar kapot gaat.



12. Betalen voor wegwerpverpakkingen

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je een extra bedrag gaat betalen als je een product koopt dat in plastic is verpakt.

13. Verbod op gebruik van wegwerpverpakkingen door de horeca

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je statiegeld betaalt voor de herbruikbare verpakking en dat je die weer inlevert.

14. Verplichte terugstuurkosten bij online bestellingen

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je 5 euro aan de webshop gaat betalen voor het terugsturen van een bestelling.

15. Betalen van statiegeld op elektronische apparaten

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je statiegeld gaat betalen voor nieuwe elektronische apparaten en elektronische apparaten die niet meer werken inlevert bij de leverancier of bij een supermarkt.

16. Betalen van statiegeld op kleding

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je statiegeld gaat betalen voor nieuwe kleding en kledingstukken die je niet meer gebruikt inlevert bij de kledingwinkel of supermarkt.

17. Hoger tarief bij meer dan gemiddeld drinkwaterverbruik

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je het plustarief gaat betalen als je meer dan het basisverbruik aan drinkwater gebruikt.

18. Klimaatcoaches voor tuin en woning

Met “gebruik maken van de maatregel” wordt bedoeld dat je een klimaatcoach om advies en hulp vraagt als je tuin wil gaan vergroenen en huis klimaatbestendig wil maken.

19. Belasting op tuinen met veel tegels

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat je deze nieuwe belasting gaat betalen als je een tuin hebt van meer dan 40 vierkante meter en deze meer dan een derde betegeld is.

20. Verplicht klimaatlabel bij verkoop van woning

Met “houden aan de maatregel” wordt bedoeld dat huiseigenaren een klimaatlabel laten opstellen voor hun woning.



Denkt u dat u zich gaat houden aan of gebruik maken van deze maatregel als het wordt ingevoerd?

	Zeker wel	Waarschijnlijk wel	Waarschijnlijk niet	Zeker niet	Weet ik niet	Hier heb ik nooit mee te maken
Vlakke kilometerheffing	33%	36%	7%	5%	9%	10%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	30%	37%	7%	6%	9%	12%
Woonwerk-belasting	15%	17%	8%	7%	10%	43%
Min. parkeertarief	31%	30%	9%	5%	8%	17%
30 km/u	39%	31%	14%	6%	3%	8%
100 km/u	46%	26%	10%	6%	2%	9%
Internationale trein	24%	35%	11%	7%	8%	15%
Toenemende vliegtaks	25%	28%	6%	5%	7%	28%
Thuiswerkvergoeding	20%	17%	5%	7%	3%	48%
Slooppremie	13%	31%	16%	10%	13%	18%
Langere garantietermijn	40%	42%	7%	2%	7%	2%
Betalen wegwerpplastics	35%	41%	9%	5%	8%	2%
Verbannen wegwerpplastics	38%	38%	7%	3%	6%	8%
Retourkosten	27%	33%	11%	12%	8%	8%
Statiegeld elektronica	43%	37%	7%	4%	8%	1%
Statiegeld kleding	27%	36%	13%	11%	9%	3%
Toenemend drinkwatertarief	30%	39%	10%	6%	10%	5%
Klimaatcoach	10%	23%	22%	21%	10%	14%
Tegeltaks	18%	20%	13%	12%	8%	30%
Klimaatlabel	22%	32%	9%	6%	12%	20%

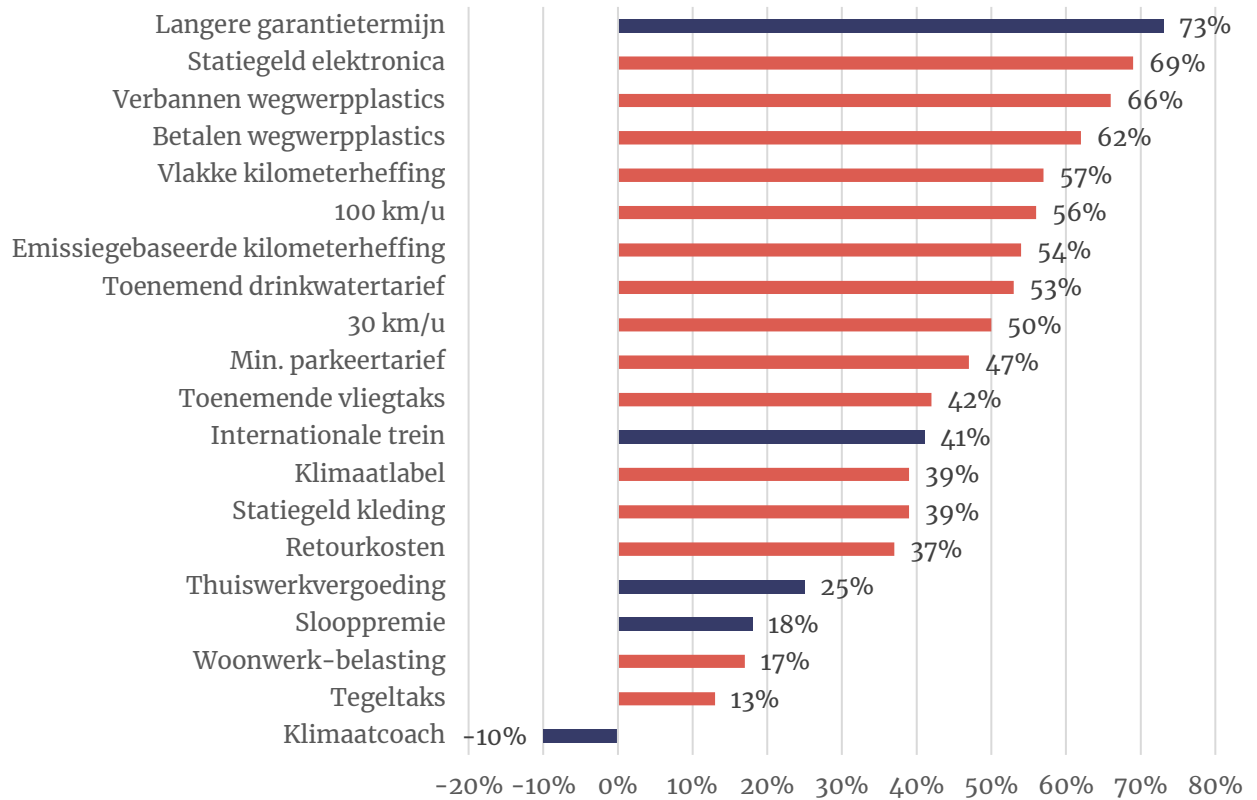


Verskil wel/niet gebruik maken van/houden aan

Garantietermijn: 82 procent wel, 9 procent niet.

Klimaatcoach: 33 procent wel, 43 procent niet.

Gebruik maken van in blauw, houden aan in rood



8.3 Geen neiging tot verzet

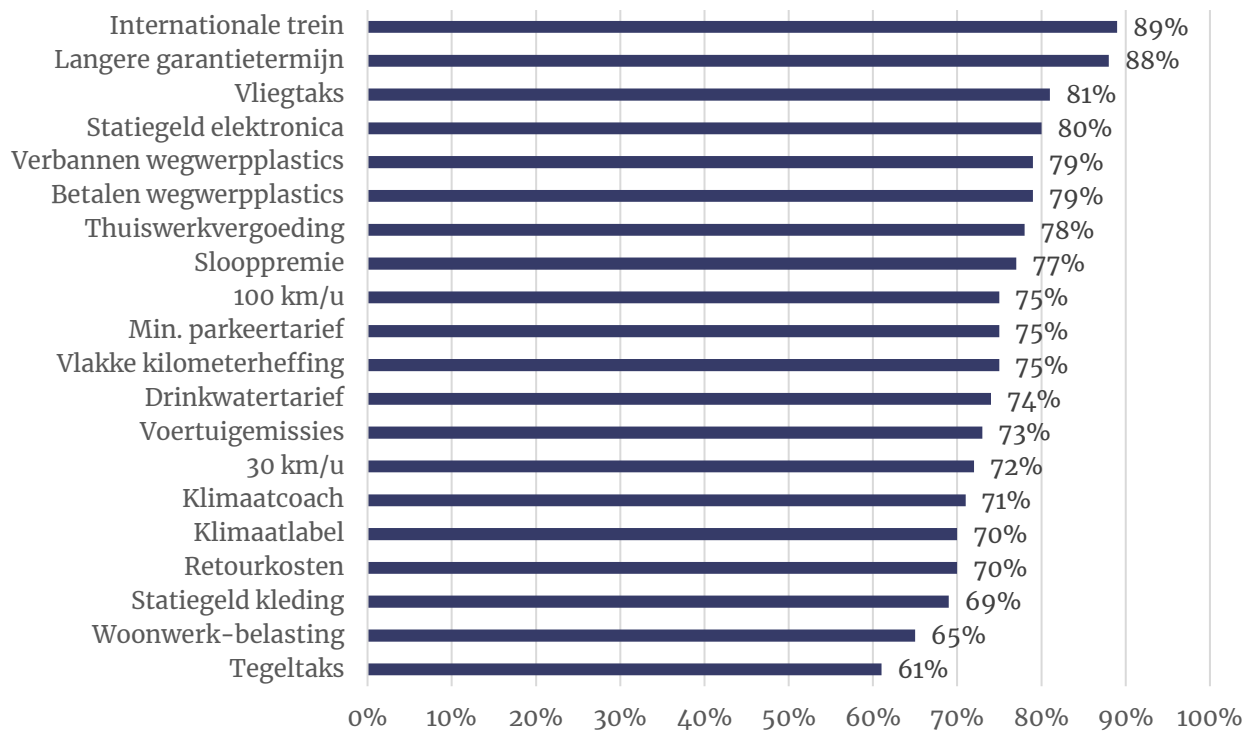
Hoe groot schat u de kans in dat u zich actief zou gaan verzetten tegen deze maatregelen?

	Ga ik zeker niet doen	Zeer Klein	Klein	Groot	Zeer groot	Weet ik niet
Vlakke kilometerheffing	49%	18%	18%	6%	4%	5%
Emissiegebaseerde kilometerheffing	49%	18%	16%	7%	3%	7%
Woonwerk-belasting	44%	17%	16%	6%	6%	11%
Min. parkeertarief	50%	18%	16%	6%	3%	7%
30 km/u	51%	19%	14%	8%	4%	4%
100 km/u	58%	15%	12%	6%	4%	4%
Internationale trein	71%	14%	8%	3%	1%	3%
Toenemende vliegtaks	61%	15%	11%	4%	2%	6%
Thuiswerkvergoeding	62%	13%	9%	5%	1%	10%
Slooppremie	52%	17%	15%	5%	2%	9%
Langere garantietermijn	65%	15%	11%	2%	1%	5%
Betalen wegwerpplastics	53%	20%	14%	5%	3%	5%
Verbannen wegwerpplastics	56%	18%	13%	6%	2%	5%
Retourkosten	48%	19%	15%	9%	3%	5%
Statiegeld elektronica	57%	16%	14%	5%	2%	5%
Statiegeld kleding	48%	18%	15%	8%	4%	7%
Drinkwatertarief	48%	17%	19%	7%	3%	6%
Klimaatcoach	51%	17%	14%	7%	4%	8%
Tegeltaks	48%	15%	13%	9%	6%	9%
Klimaatlabel	47%	17%	15%	6%	3%	13%

Verschil geen verzet/wel verzet

Internationale trein: kleine kans op verzet 93 procent, 4 procent grote kans.

Tegeltaks: 82 procent kleine kans, 15 procent grote kans.



8.4 Totaalscore gedrag

	Totaalscore	Gedragsintentie	Naleving	Gedragsrespons
Langere garantietermijn	4,2	4,0	4,1	4,5
100 km/u	4,1	4,0	4,0	4,2
Statiegeld elektronica	4,1	4,0	4,1	4,3
Verbannen wegwerpplastics	4,0	3,8	4,0	4,3
30 km/u	3,9	3,8	3,9	4,1
Betalen wegwerpplastics	3,9	3,7	3,9	4,2
Internationale trein	3,9	3,5	3,7	4,6
Thuiswerkvergoeding	3,8	3,2	3,7	4,4
Toenemende vliegtaks	3,8	3,1	3,9	4,4
Statiegeld kleding	3,7	3,4	3,5	4,1
Klimaatlabel	3,7	3,4	3,7	4,1
Toenemend drinkwatertarief	3,7	3,3	3,8	4,1
Min. parkeertarief	3,7	3,1	3,9	4,2
Retourkosten	3,6	3,3	3,5	4,1
Vlakke kilometerheffing	3,6	2,8	3,9	4,1
Emissiegebaseerde kilometerheffing	3,6	2,8	3,9	4,1
Tegeltaks	3,4	3,0	3,3	4,0
Slooppremie	3,4	2,8	3,2	4,2
Klimaatcoach	3,2	2,6	2,7	4,1
Woonwerk-belasting	3,2	2,3	3,5	4,0

8.5 Totaalscores

	Totaalscore	Interesse	Gepercipieerde urgentie	Frequentie gespreksonderwerp	Betrokkenheid	Persoonlijke relevantie	Steun	Geschatte effectiviteit	Belangrijk (eigen leven)	Belangrijk (samenleving)	Eerlijkheid	Uitvoerbaarheid	Houding	Gedragsintentie	Naleving	Gedragsrespons	Gedrag
Gemiddelde	3,5	3,8	3,8	2,7	3,4	3,4	3,5	3,6	3	3,5	3,5	3,2	3,4	3,3	4	4,2	3,7
Verbannen wegwerpplastics	3,9	4,0	4,0	3,0	3,7	3,9	4,0	4,0	3,5	3,9	3,8	3,3	3,8	3,8	4,0	4,3	4,0
Langere garantietermijn	3,8	3,6	3,6	2,5	3,2	4,1	4,2	3,9	3,7	3,9	4	3,2	3,8	4,0	4,1	4,5	4,2
Betalen wegwerpplastics	3,7	4,0	4	3	3,7	3,5	3,6	3,8	3,3	3,8	3,7	3,4	3,6	3,7	3,9	4,2	3,9
Statiegeld elektronica	3,7	4,0	4	3	3,7	3,5	3,6	3,8	3,2	3,6	3,6	3,4	3,5	4,0	4,1	4,3	4,1
Internationale trein	3,7	3,7	3,8	2,8	3,4	4,0	4,3	3,8	3,3	3,9	4	3,3	3,8	3,5	3,7	4,6	3,9
Emissiegebaseerde kilometerheffing	3,6	4,0	3,8	2,8	3,5	3,4	3,7	3,6	3,3	3,7	3,8	3,4	3,6	2,8	3,9	4,1	3,6
Toenemende vliegtaks	3,6	3,7	3,8	2,8	3,4	3,6	4,0	3,7	3,1	3,9	3,9	3,3	3,7	3,1	3,9	4,4	3,8
Thuiswerkvergoeding	3,6	3,7	3,8	2,8	3,4	3,7	3,8	3,9	2,7	3,7	3,6	3,3	3,5	3,2	3,7	4,4	3,8
Vlakke kilometerheffing	3,5	4,0	3,8	2,8	3,5	3,5	3,7	3,5	3,1	3,6	3,8	3,4	3,5	2,8	3,9	4,1	3,6
100 km/u	3,5	3,7	3,8	2,8	3,4	3,3	3,4	3,6	3,0	3,5	3,5	3,2	3,4	4,0	4,0	4,2	4,1
30 km/u	3,5	4,0	3,6	2,6	3,4	3,3	3,3	3,7	3,1	3,4	3,5	2,8	3,3	3,8	3,9	4,1	3,9
Min. parkeertarief	3,4	4,0	3,8	2,8	3,5	3,0	3,2	3,4	2,7	3,3	3,2	3,4	3,2	3,1	3,9	4,2	3,7
Slooppremie	3,4	4,0	3,8	2,8	3,5	3,5	3,6	3,6	3,0	3,5	3,4	3,2	3,4	2,8	3,2	4,2	3,4
Toerinkwattarief	3,4	3,8	3,8	2,0	3,2	3,3	3,4	3,5	3,1	3,6	3,5	3,3	3,4	3,3	3,8	4,1	3,7
Klimaatlabel	3,4	3,8	3,8	2,6	3,4	3,3	3,3	3,2	2,8	3,2	3,3	3,4	3,2	3,4	3,7	4,1	3,7
Retourkosten	3,3	3,7	3,6	2,5	3,3	3,0	3,2	3,5	2,9	3,5	3,5	3,1	3,3	3,3	3,5	4,1	3,6
Klimaatcoach	3,2	3,8	3,8	2,6	3,4	3,2	3,2	3,4	2,6	3,2	3,3	2,8	3,1	2,6	2,7	4,1	3,2
Tegeltaks	3,2	3,8	3,8	2,6	3,4	3,0	3,0	3,5	2,6	3,3	3,1	2,4	3,0	3	3,3	4,0	3,4
Statiegeld kleding	3,2	3,6	3,6	2,5	3,2	2,9	2,9	3,3	2,8	3,1	3,2	2,6	3,0	3,4	3,5	4,1	3,7
Woonwerkbelasting	3,1	3,7	3,8	2,8	3,4	2,8	2,9	3,3	2,5	3,2	2,9	3,1	3,0	2,3	3,5	4,0	3,2

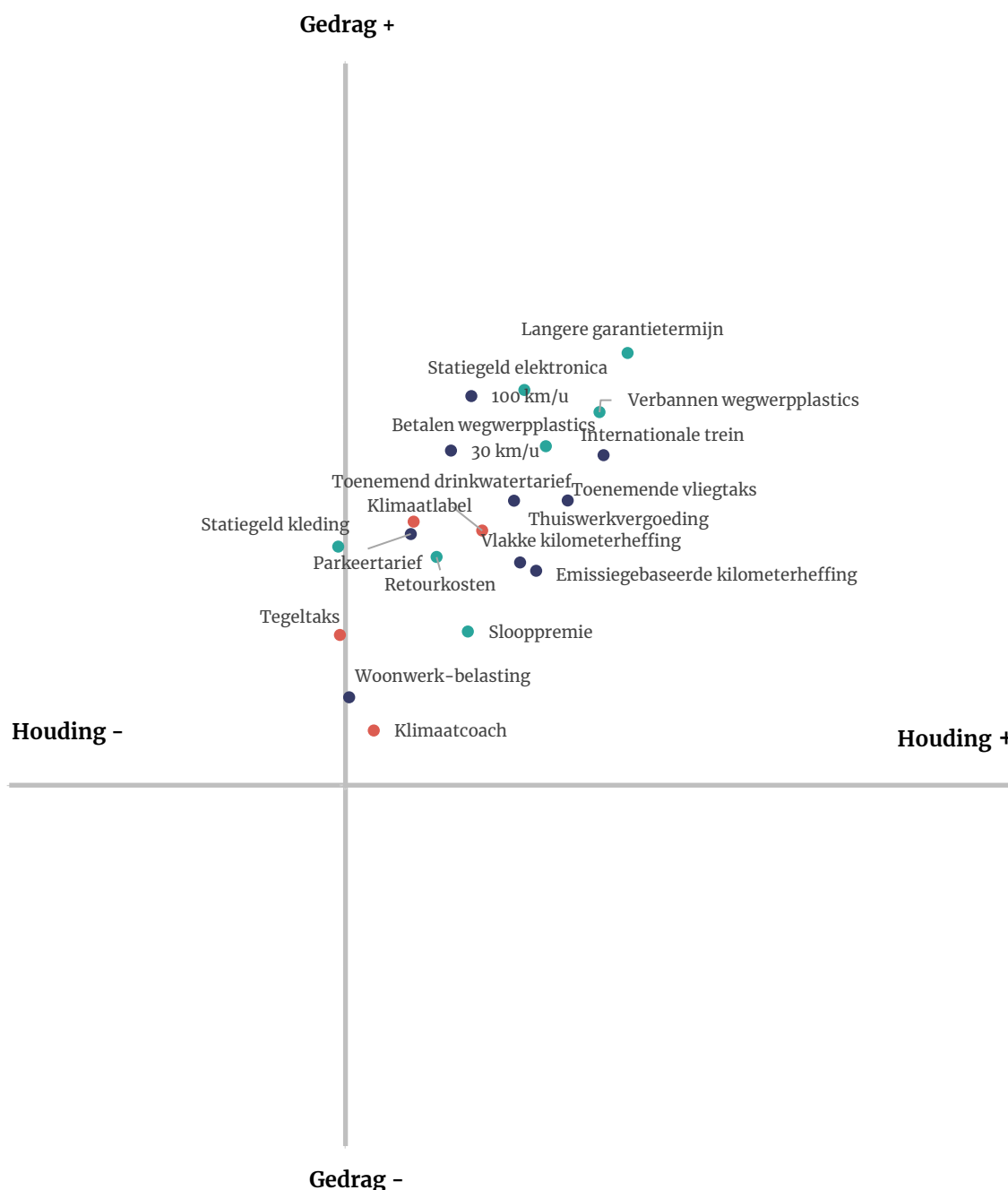


9 Matrixen

9.1 Houding x Gedrag

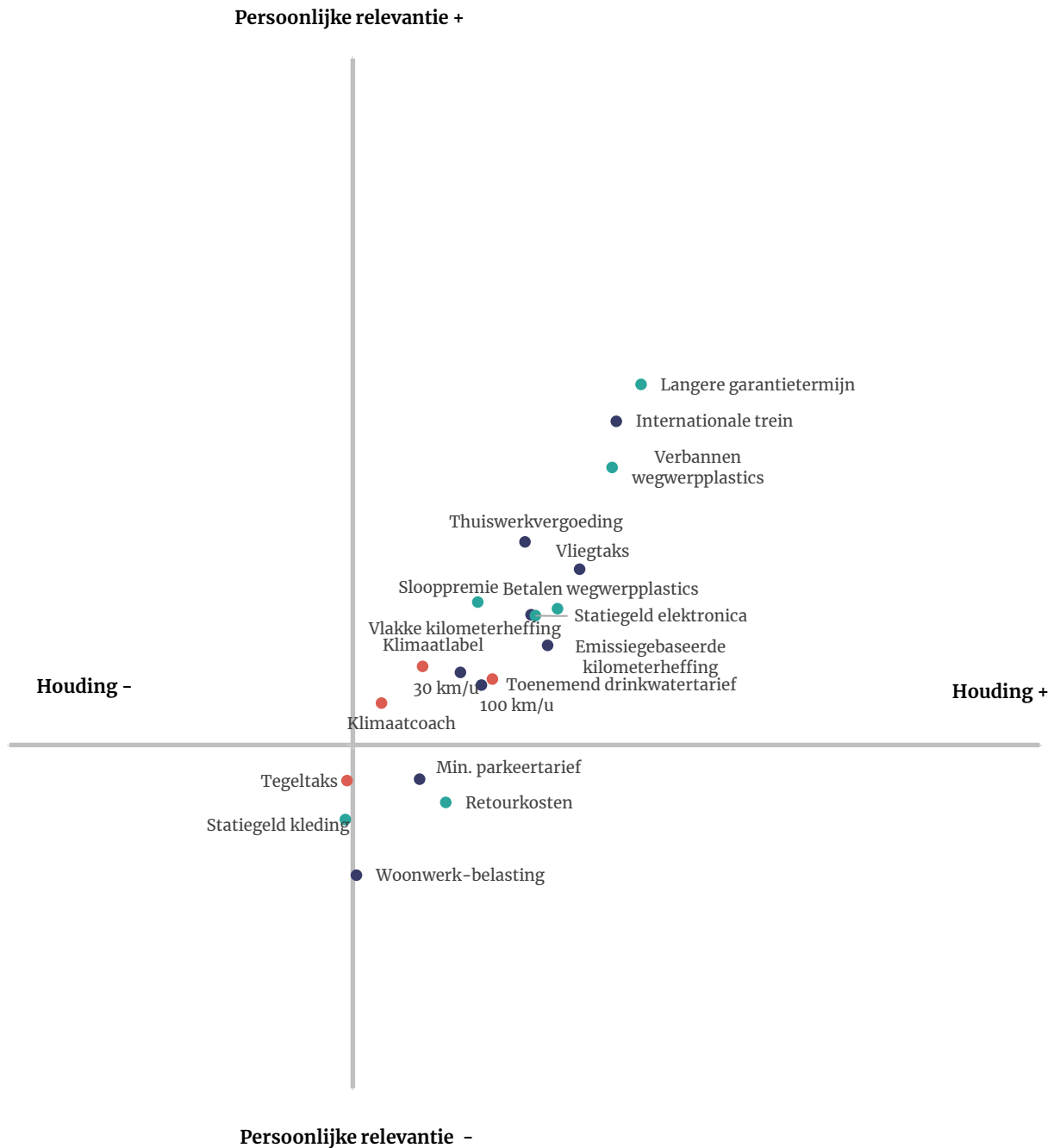
De correlatie tussen houding en gedrag is 0.70. Oftewel: een positieve houding t.o.v. een maatregel gaat normaal gesproken gepaard met een positieve gedragsintentie.

Groen: circulaire economie, blauw: mobiliteit, rood: klimaatadaptatie



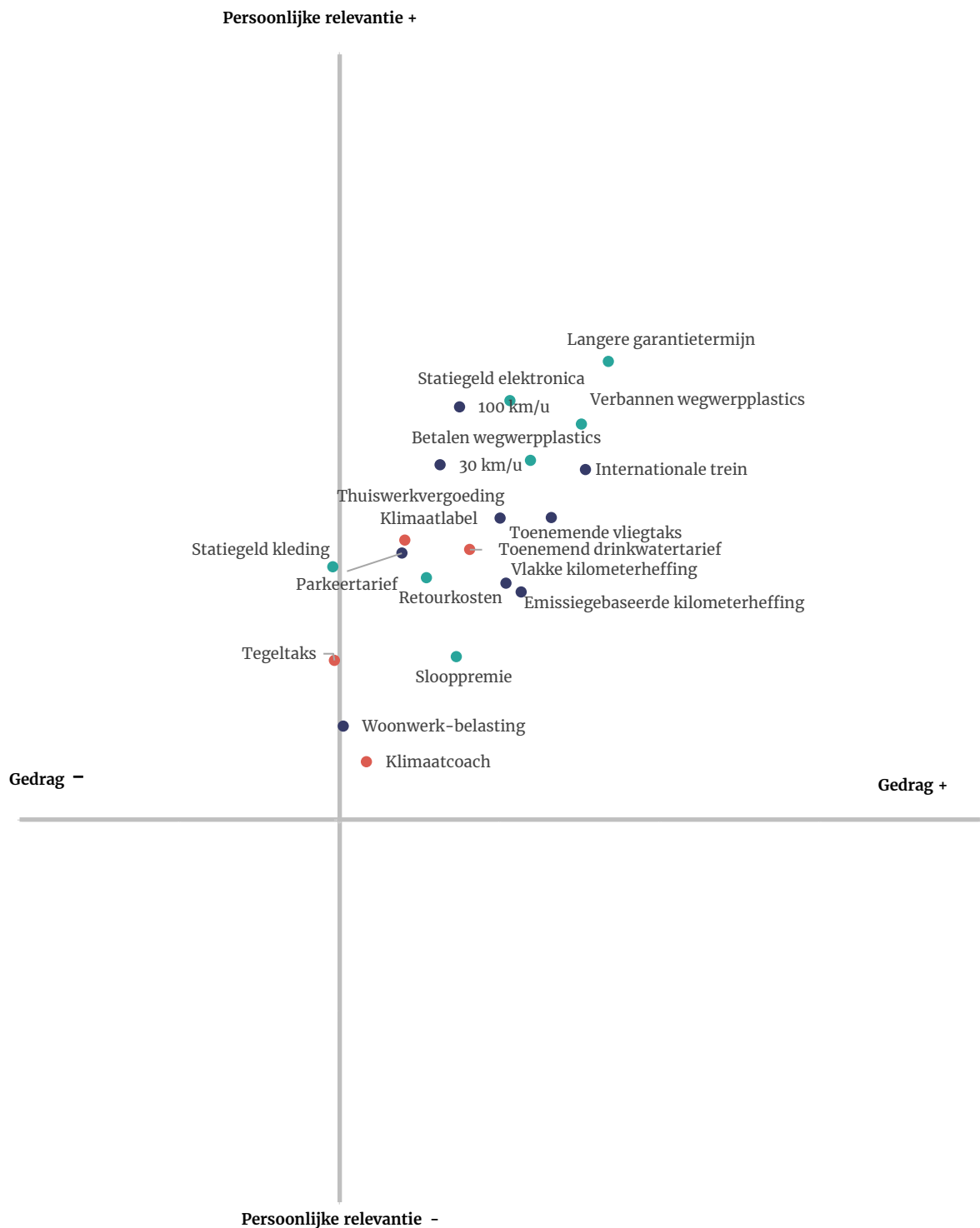
9.2 Houding x Persoonlijke relevantie

Hier is de correlatie nog sterker (0.91). Let wel: persoonlijke relevantie is op basis van 1 vraag.



9.3 Persoonlijke relevantie x gedrag

Hier is de correlatie zwakker (0.62). Let wel: persoonlijke relevantie is op basis van 1 vraag.

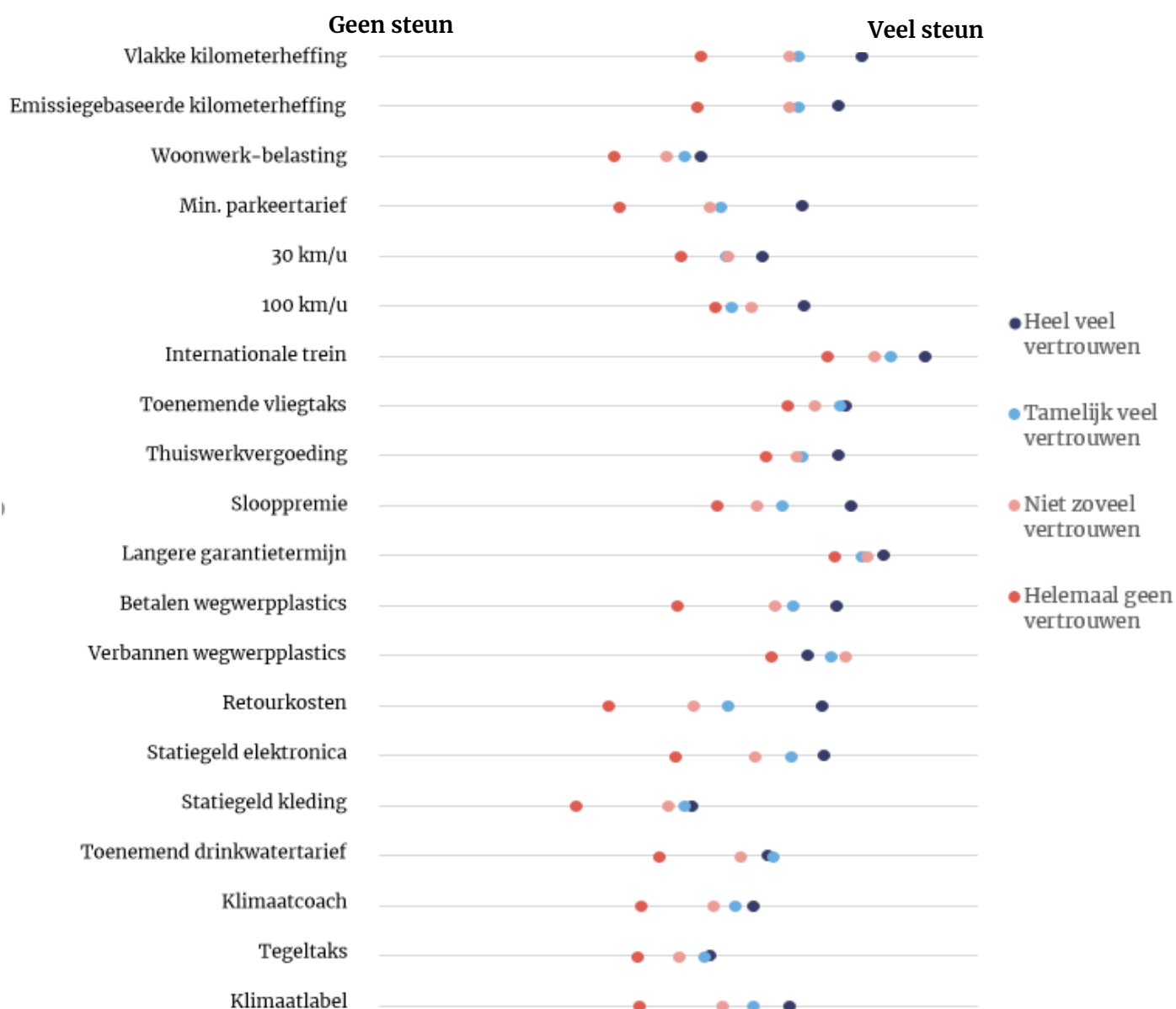


10 Vertrouwen in de overheid

10.1 Vertrouwen overheid en steun

Nederlanders zonder vertrouwen in de overheid steunen de maatregelen in veel lagere mate dan anderen. Bij bijna iedere maatregel is het zo dat vertrouwen in de overheid gepaard gaat met steun voor de maatregel. Al moet daarbij worden vermeld dat de verschillen tussen de drie groepen met het meest vertrouwen vaak erg klein zijn.

Stel dat het nieuwe kabinet zou overwegen om de volgende maatregelen in te voeren, in welke mate zou u dan voor of tegen deze maatregelen zijn? Naar vertrouwen in de overheid.

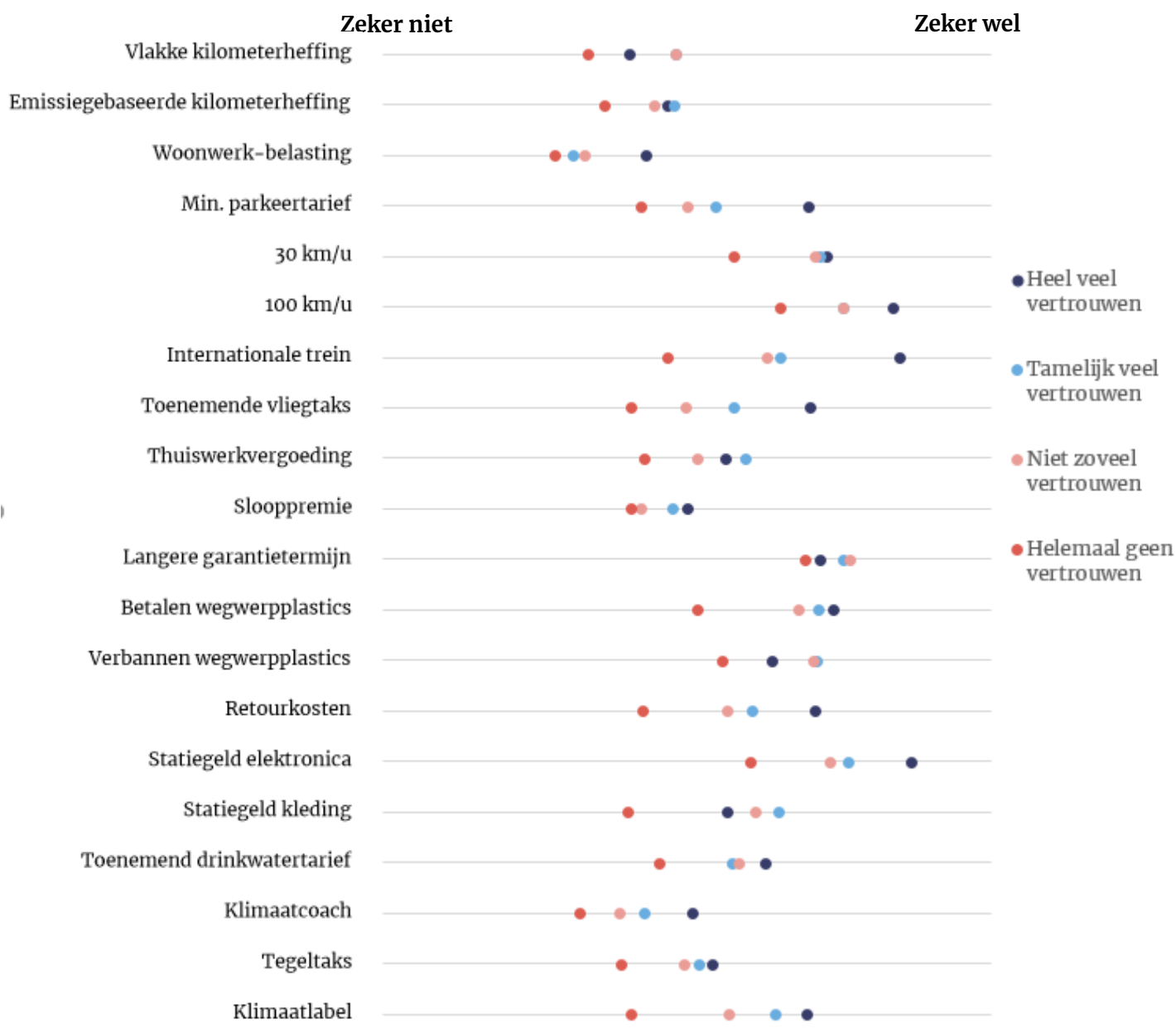


10.2 Vertrouwen overheid en gedragsintentie

Het verband tussen vertrouwen in de overheid en gedragsintentie is minder sterk. Het is daarom niet zo dat Nederlanders met veel vertrouwen in de overheid voor iedere maatregel gemiddeld hoger scoren op gedragsintentie. Soms (vlakke kilometerheffing en langere garantietermijn) zijn Nederlanders met 'niet zoveel vertrouwen in de overheid juist het sterkst geneigd het gewenste gedrag uit te voeren. Wel is het zo dat de groep die helemaal geen vertrouwen heeft altijd het laagst scoort.

Hoe waarschijnlijk is het dat u dit gaat doen?

Naar vertrouwen in de overheid. (Zie paragraaf 8.1 voor een overzicht van de gewenste gedragingen)



11 Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek liep van woensdag 10 tot en met woensdag 17 november. In totaal namen 5.281 respondenten uit het I&O Panel deel aan het onderzoek.

Weging en marges

De onderzoeksresultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd, regio, opleidingsniveau en stemgedrag bij de Tweede Kamerverkiezingen in maart 2021. De weging is uitgevoerd conform de richtlijnen van de Gouden Standaard. Hiermee is de steekproef representatief voor de kiesgerechtigde Nederlandse inwoners (18+), voor wat betreft deze achtergrondkenmerken. Bij onderzoek is er sprake van een betrouwbaarheidsinterval en onnauwkeurigheidsmarges. In dit onderzoek gaan we uit van een betrouwbaarheid van 95 procent. Bij een steekproef van $n=2.000$ en een uitkomst van 50 procent is er sprake van een foutmarge van plus of min 2,2 procent.

I&O Research Panel

Het I&O Research Panel is geworven op basis van aselechte personen- en huishoudensteekproeven op traditionele manier (geen zelfaanmelding). Sinds april 2019 werkt het I&O Research Panel met een spaarprogramma, waarbij deelnemers punten sparen afhankelijk van de lengte en complexiteit van de vragenlijst. Deze punten kunnen later worden ingewisseld voor Bol.com-tegoed of een donatie aan een goed doel.

I&O Research

I&O Research is het grootste onderzoeksbureau voor overheid en non-profit (volgens de MarktOnderzoeksAssociatie, MOA, 2019). Het is onze missie bij te dragen aan beter onderbouwde keuzes van onze klanten, op basis van onderzoek en advies. Wij werken voor overheids- en non-profitorganisaties.

I&O Research heeft vestigingen in Amsterdam en Enschede.

I&O Research is lid van de MarktOnderzoeksAssociatie (MOA), maakt deel uit van de Research Keurmerk Groep en onderschrijft de internationale ICC/ESOMAR-gedragscode voor markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. I&O Research is ISO 9001-, ISO 20252- en ISO 27001-gecertificeerd. Het online onderzoekspanel (I&O Research Panel) is ISO 20252-Annex A gecertificeerd. Dit is de norm voor online en offline access panels.



I&O Research Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
T (053) 200 52 00
E info@ioresearch.nl
KVK-nummer 08198802

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
T (020) 308 48 00
E info@ioresearch.nl