

Brede steun voor ambitieus klimaatbeleid als aan vier voorwaarden is voldaan
Resultaten van een raadpleging onder meer dan 10.000 Nederlanders over het
Nederlandse klimaatbeleid

Mouter, N.; van Beek, Lisette; de Ruijter, A.M.; Hernández, J.I.; Schouten, Schoutje ; van Noord, Linde; Spruit, Shannon

Publication date

2021

Document Version

Final published version

Citation (APA)

Mouter, N., van Beek, L., de Ruijter, A. M., Hernández, J. I., Schouten, S., van Noord, L., & Spruit, S. (2021). *Brede steun voor ambitieus klimaatbeleid als aan vier voorwaarden is voldaan: Resultaten van een raadpleging onder meer dan 10.000 Nederlanders over het Nederlandse klimaatbeleid*. Delft University of Technology.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Brede steun voor ambitieus klimaatbeleid als aan vier voorwaarden is voldaan

Resultaten van een raadpleging onder
meer dan 10.000 Nederlanders over het
Nederlandse klimaatbeleid

Niek Mouter (TU Delft),
contactpersoon: n.mouter@tudelft.nl
Lisette van Beek (Universiteit Utrecht)
Annamarie de Ruijter (TU Delft)
Jose Ignacio Hernandez (TU Delft)
Schoutje Schouten (Populytics)
Linde van Noord (Nationale Denktank)
Shannon Spruit (Populytics)

Met medewerking van Annie Chen, Kirsten Mallant, Olaf de Waal,
Thomas Gielbert, Ruben Verbeeke, Marjolein Bouwmeester en
Julia Kooijman (allen studenten van de TU Delft)

17-06-2021

INHOUDSOPGAVE

Management samenvatting	4
Samenvatting	7
<i>Resultaten</i>	8
<i>Aanbevelingen</i>	16
<i>Ervaringen van deelnemers</i>	20
1. Introductie	22
1.1 <i>Waarom een PWE?</i>	22
1.2 <i>De kern van de klimaatraadpleging</i>	25
1.3 <i>Wetenschappelijke innovaties</i>	26
2. Methodologie	28
2.1 <i>Het opzetten van de PWE</i>	28
2.2 <i>Dataverzameling</i>	33
2.3 <i>Socio-demografische gegevens van de deelnemers</i>	34
3. Resultaten	36
3.1 <i>Descriptieve resultaten</i>	36
3.2 <i>Uitkomsten van Latente Klasse Clusteranalyse</i>	53
3.2.1 <i>Latente Klasse Clusteranalyse van de adviezen in de PWE</i>	53
3.2.2 <i>Latente Klasse Clusteranalyse van de adviezen na de PWE</i>	57
3.3 <i>Kwalitatieve resultaten</i>	63
3.3.1 <i>Voorstanders van zeer ambitieus klimaatbeleid willen drastische herziening van de samenleving</i>	64
3.3.2 <i>Argumenten van tegenstanders van een ambitieuzer klimaatbeleid</i>	68
3.3.3 <i>Vier voorwaarden belangrijk bij acceptatie van een ambitieuzer klimaatbeleid door de middengroep</i>	70
3.3.4 <i>Meer windmolens op zee</i>	76
3.3.5 <i>Meer windmolens en zonneparken op land</i>	80
3.3.6 <i>Invoering kilometerheffing</i>	87
3.3.7 <i>Verlenging subsidie elektrisch rijden</i>	95
3.3.8 <i>Verkleining veestapel door uitkoop en afroming</i>	101

3.3.9 Invoering vleesbelasting	109
3.3.10 Verhogen van de energiebelasting op aardgas	117
3.3.11 Stimuleren van isolatie van woningen	123
3.3.12 Aanscherping CO ₂ heffing industrie	128
3.3.13 Meer subsidie afname CO ₂ uitstoot industrie	133
3.3.14 Bouwen van kerncentrale(s)	137
3.3.15 Investeren in groene waterstof	144
3.3.16 Verhogen van de vliegbelasting	147
<i>3.4 Resultaten van de deliberatieve sessies</i>	<i>154</i>
<i>3.5 Overige ideeën die deelnemers inbrachten</i>	<i>157</i>
4. Wat vonden deelnemers van de PWE?	161
5. Discussie	173
Referenties	181
Appendix: Relatie perspectieven en voorkeuren voor klimaatmaatregelen	182

MANAGEMENT SAMENVATTING

Nu Europa recent de klimaatdoelen heeft aangescherpt moet de nieuwe regering beslissen welke maatregelen genomen worden om de uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂ te verlagen. Tweede Kamerleden hebben eerder aangegeven dat zij graag de brede samenleving hierbij willen betrekken. Onderzoekers van de TU Delft en de Universiteit Utrecht hebben daarom de klimaatraadpleging ontwikkeld. In maart adviseerden meer dan 10.000 Nederlanders de regering over dit onderwerp.

De methode

Voor de klimaatraadpleging is gebruik gemaakt van een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). Deze volksraadplegingsmethode zorgt er vooral voor dat de (stille) middengroep kan meedenken. PWE is een innovatieve volksraadplegingsmethode die een stuk verder gaat dan een opiniepeiling of een referendum. In een referendum worden complexe vraagstukken platgeslagen tot een 'Ja/Nee-keuze'. In een PWE kunnen deelnemers hun voorkeuren uiten op basis van een totaalplaatje van beleidsopties en effecten. Deelnemers krijgen de kans om beleidsopties in samenhang te beoordelen, ze kunnen hun voorkeuren motiveren en nuanceren en eigen ideeën aandragen. Doordat burgers in de PWE als het ware in de schoenen van de politicus staan, krijgen zij meer begrip voor de (complexiteit van de) keuzes die een politicus moet maken.

Vier voorwaarden bepalend voor steun van de middengroep

De klimaatraadpleging laat zien dat ongeveer 25% van de Nederlanders een zeer uitgesproken mening heeft over klimaatbeleid. Dit zijn tegenstanders van extra klimaatbeleid en de sterke voorstanders die vinden dat klimaatbeleid niet ambitieus genoeg kan zijn. Vier voorwaarden zijn erg belangrijk om ervoor te zorgen dat de brede middengroep van ongeveer 75% van de Nederlanders ambitieuzer klimaatbeleid steunt.

- 1) Klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken zijn pas acceptabel als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren
- 2) Bescherm lage inkomens en voorkom dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt
- 3) De vervuiler moet betalen
- 4) De baten van een maatregel moeten hoger zijn dan de kosten en er mag geen beter alternatief zijn

Persoonlijke levenssfeer

De acceptatie van klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken – zoals een vleesbelasting en het bouwen van windmolens op land – zal hoger zijn

als duidelijk zichtbaar is dat de overheid er alles aan gedaan heeft om maatregelen te nemen die niet of nauwelijks worden ervaren als een directe aantasting van de persoonlijke levenssfeer (o.a. bouwen van windmolens op zee, stimuleren van isolatie van woningen, stimuleren zonnepanelen op daken). Zichtbaarheid is hierbij erg belangrijk. Daken die vol liggen met zonnepanelen werken beter dan een plan om dit in de toekomst te realiseren. De middengroep vindt het daarbij belangrijk dat de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuulende sectoren bijvoorbeeld via een verhoging van de vliegbelasting of een aanscherping van de CO₂ heffing voor de industrie. Veel burgers hebben het gevoel dat sectoren als de industrie en de luchtvaart door goede politieke contacten nauwelijks effect ondervinden van klimaatbeleid. Als zij ervaren dat de overheid een streng beleid voert tegen sectoren die in hun ogen vervuילend zijn, dan zullen zij sneller geneigd zijn om maatregelen te accepteren die volgens hen direct op hun eigen bord terecht komen.

Zet in op maatregelen die goed scoren

Wanneer de regering wil dat ambitieuzer klimaatbeleid wordt gesteund door de middengroep, dan is het verstandig om sterk in te zetten op maatregelen die het best scoren op de vier voorwaarden zoals windmolens op zee, aanscherping CO₂ heffing industrie en stimuleren van isolatie van woningen. Ook het verhogen van subsidie op CO₂ reductie in de industrie, het verhogen van de vliegbelasting en het investeren in groene waterstof scoren goed en kunnen op steun rekenen van de middengroep. Voor alle zes de maatregelen die goed scoren geldt wel dat er ook tegenargumenten worden genoemd door deelnemers en het is aan te bevelen om in de onderbouwing van keuzes op deze argumenten in te gaan.

Voorstellen van deelnemers

Deelnemers aan de klimaatraadpleging doen verschillende voorstellen die gericht zijn op het verbeteren van maatregelen die minder goed scoren op de vier voorwaarden. Sommige deelnemers vrezen bijvoorbeeld dat de invoering van een kilometerheffing ervoor zorgt dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt. Zij denken dat hoge inkomens gemakkelijker op deze maatregel kunnen anticiperen door meer thuis te gaan werken of door een elektrische auto te kopen, terwijl lage inkomens die een beroep hebben waarbij zij afhankelijk zijn van de auto harder worden geraakt. Om dit op te lossen pleiten deelnemers voor vrijstelling van bepaalde groepen (zoals ondernemers die afhankelijk zijn van hun auto) of voor het specifiek subsidiëren van elektrisch vervoer voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. Tot slot hebben sommige deelnemers moeite met de kilometerheffing, omdat zij denken dat er een beter alternatief beschikbaar is. Zij denken dat het beter is om de wegenbelasting te vervangen door hogere accijnzen op fossiele brandstof omdat de invoeringskosten lager zijn en ze zich zorgen maken om privacyaspecten van de kilometerheffing. Ook geven ze aan dat de kilometerheffing een

te grove maatregel is, omdat er niet wordt gedifferentieerd tussen zuinige en minder zuinige auto's, terwijl een hogere accijns op fossiele brandstoffen hier wel voor corrigeert.

De burger serieus nemen is niet hetzelfde als de resultaten klakkeloos overnemen

91% van de deelnemers vindt dat de overheid zowel de adviezen van burgers als experts in overweging moet nemen. 3% van de deelnemers vindt dat de overheid alleen moet kijken naar adviezen van burgers en dus adviezen van experts moet negeren. 6% vindt dat de overheid uitsluitend moet luisteren naar experts. Deelnemers zijn zeer positief over de klimaatraadpleging. 80% zegt dat de overheid deze methode vaker moet toepassen. Deelnemers vonden het met name fijn om nuance te kunnen aanbrengen en mee te worden genomen in beslissingen die de overheid moet nemen. Deelnemers ervaren een sterk gevoel van betrokkenheid bij overheidsbeleid door hun deelname en zij vonden de informatie die ze kregen in de raadpleging helder en toegankelijk. Eén deelnemer zegt bijvoorbeeld:

"De overheid plaatst zich op deze manier dicht bij de burger; dat maakt hun beslissingen geloofwaardiger"

SAMENVATTING

Nu Europa recent de klimaatdoelen heeft aangescherpt moet de nieuwe regering beslissen welke maatregelen genomen worden om de uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂ te verlagen. Tweede Kamerleden hebben eerder aangegeven dat zij graag de brede samenleving hierbij willen betrekken. Het hoofddoel van dit onderzoek is om de Nederlandse samenleving in staat te stellen om de regering te adviseren over klimaatbeleid. Dit doen wij via een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE).

De methode

PWE is een methode om de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Zij worden als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van de overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Vervolgens wordt er aan deelnemende burgers gevraagd wat zij hun overheid zouden adviseren. PWE gaat een stuk verder dan een opiniepeiling of een referendum. In een referendum worden complexe vraagstukken platgeslagen tot een 'Ja/Nee-keuze'. In een PWE kunnen deelnemers hun voorkeuren uiten op basis van een totaalplaatje van beleidsopties en effecten. Deelnemers krijgen de kans om beleidsopties in samenhang te beoordelen, ze kunnen hun voorkeuren motiveren en nuanceren en eigen ideeën aandragen. Doordat burgers in de PWE als het ware in de schoenen van de politicus staan, krijgen zij meer begrip voor de (complexiteit van de) keuzes die een politicus moet maken.

De klimaatraadpleging

Deelnemers aan de klimaatraadpleging konden via een online platform (www.klimaatraadpleging.nl) advies geven over de mate waarin de regering maatregelen moet toepassen om de nationale klimaatdoelstellingen in 2030 te halen. De raadpleging bestaat uit twee onderdelen. In het eerste onderdeel kregen deelnemers 10 maatregelen te zien die broeikasgassen verminderen (meer wind op zee, meer wind/zon op land, kilometerheffing, subsidie elektrisch rijden, veestapel verkleinen, vleesbelasting, hogere belasting aardgas, subsidie woning isoleren, aanscherping CO₂ heffing industrie en CO₂ subsidie industrie). Ze kregen ook informatie te zien over de effecten van de maatregelen en vervolgens werd er aan hen gevraagd om aan te geven in hoeverre de overheid deze moet toepassen om de aangescherpte nationale klimaatdoelstellingen te halen. Moet er voor 2030 een vleesbelasting van 2 euro per kilogram kip worden ingevoerd? Of zelfs een vleesbelasting van 3 euro per kilogram kip? Of moet de regering geen vleesbelasting invoeren, maar voor andere maatregelen kiezen om de doelstellingen te halen?

In dit eerste onderdeel geven deelnemers advies binnen de kaders van de huidige overheidsdoelen en de budgetten die beschikbaar zijn om ambitieuzer klimaatbeleid te realiseren. Dit geeft mogelijk te weinig ruimte aan tegenstanders van klimaatbeleid en deelnemers die juist vinden dat de overheid niet ver genoeg kan gaan met invoeren van klimaatbeleid. In het tweede onderdeel van deze klimaatraadpleging is het daarom mogelijk voor deze twee groepen om buiten de kaders van het huidige overheidsbeleid een advies te geven. Specifiek vragen wij deelnemers of de overheid bepaalde maatregelen wel of niet moet kiezen. Tegenstanders van extra klimaatbeleid kunnen hier dus aangeven dat zij willen dat de overheid geen extra maatregelen neemt en voorstanders kunnen alle maatregelen adviseren zonder dat zij rekening hoeven te houden met beschikbare overheidsbudgetten. In het tweede onderdeel konden deelnemers ook een advies geven over maatregelen waarvan het minder zeker is dat zij al voor 2030 een grote bijdrage leveren aan de nationale klimaatdoelstellingen (het bouwen van kerncentrales en investeren in groene waterstof) en een maatregel die geen bijdrage levert aan de Nederlandse klimaatdoelstellingen, maar wel aan mondiale CO₂ reductie (de vliegbelasting). Daarnaast is er in het tweede onderdeel ruimte voor burgers om argumenten voor hun keuzes te delen en kunnen ze zelf ideeën doorgeven aan de overheid. Ook vragen we hen hoe de overheid de raadpleging moet gebruiken.

Deelnemers

In totaal hebben er 10.810 Nederlanders meegedaan aan de klimaatraadpleging. We hebben de PWE uitgevoerd met een aselekt getrokken steekproef van 2.163 Nederlanders uit een internetpanel. Daarnaast hebben we de PWE opengesteld voor alle Nederlanders boven de 18 jaar. Tussen 5 maart en 31 maart deden 8.647 Nederlanders mee aan deze open raadpleging. We hebben de klimaatraadpleging zowel gedaan met deelnemers uit een internetpanel dat zo is samengesteld om een representatief beeld te geven van de voorkeuren van de Nederlandse bevolking boven de 18 jaar als met een groep die zichzelf heeft aangemeld, omdat zo twee kernwaarden van burgerparticipatie geborgd zijn: 1) representativiteit: participerende burgers moeten een zo goed mogelijke afspiegeling zijn van de voorkeuren van de Nederlandse bevolking; 2) inclusiviteit: alle Nederlanders die hun voorkeuren willen doorgeven aan de overheid moeten de kans krijgen om aan het onderzoek deel te nemen.

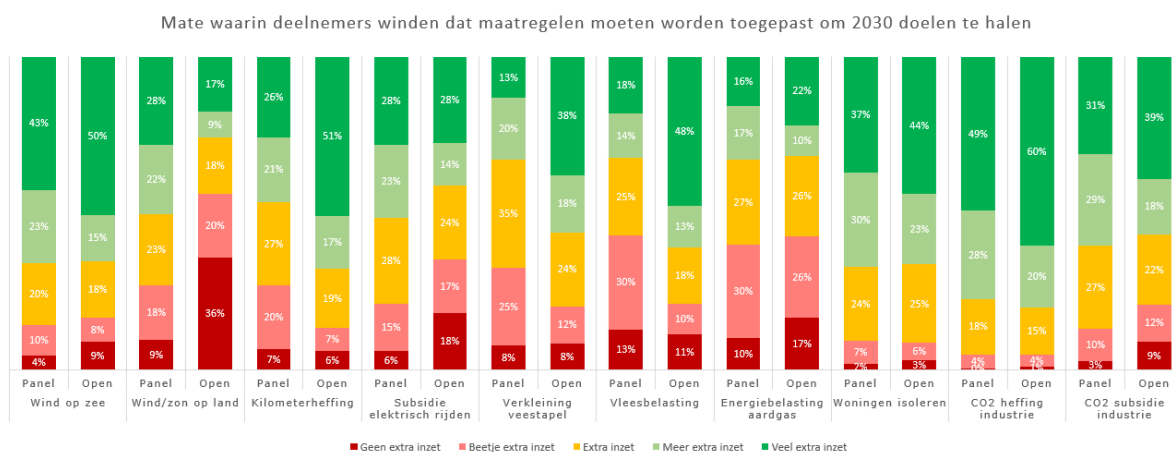
Resultaten

Welke maatregelen adviseren de deelnemers?

Uit het eerste onderdeel van de klimaatraadpleging volgt dat deelnemers aan de open raadpleging adviseren om maatregelen in intensere mate toe te passen als we dit

vergelijken met deelnemers uit het internetpanel. Figuur A laat bijvoorbeeld zien dat 18% van de deelnemers uit het internetpanel vindt dat de vleesbelasting maximaal moet worden ingevoerd, terwijl 13% vindt dat er juist geen vleesbelasting moet worden ingevoerd. In de open raadpleging ligt deze verhouding op 48% maximale toepassing ten opzichte van 11% die adviseert om geen vleesbelasting in te voeren. Drie maatregelen scoren zeer goed in zowel de raadpleging met het internetpanel als de open raadpleging. Meer dan 80% van de deelnemers vindt dat "meer windmolens op zee", "aanscherping CO₂ heffing industrie" en "stimuleren van isolatie van woningen" extra moeten worden toegepast en meer dan 35% adviseert de overheid zelfs om deze maatregelen maximaal toe te passen. Aan de andere kant scoort het invoeren van de vleesbelasting niet goed onder deelnemers van het internetpanel, terwijl "meer windmolens en zonneparken op land" niet populair is onder deelnemers van de open raadpleging. De maatregel "verhogen energiebelasting op aardgas" wordt onaantrekkelijk gevonden door een substantieel aandeel van de deelnemers uit de open raadpleging en het internetpanel.

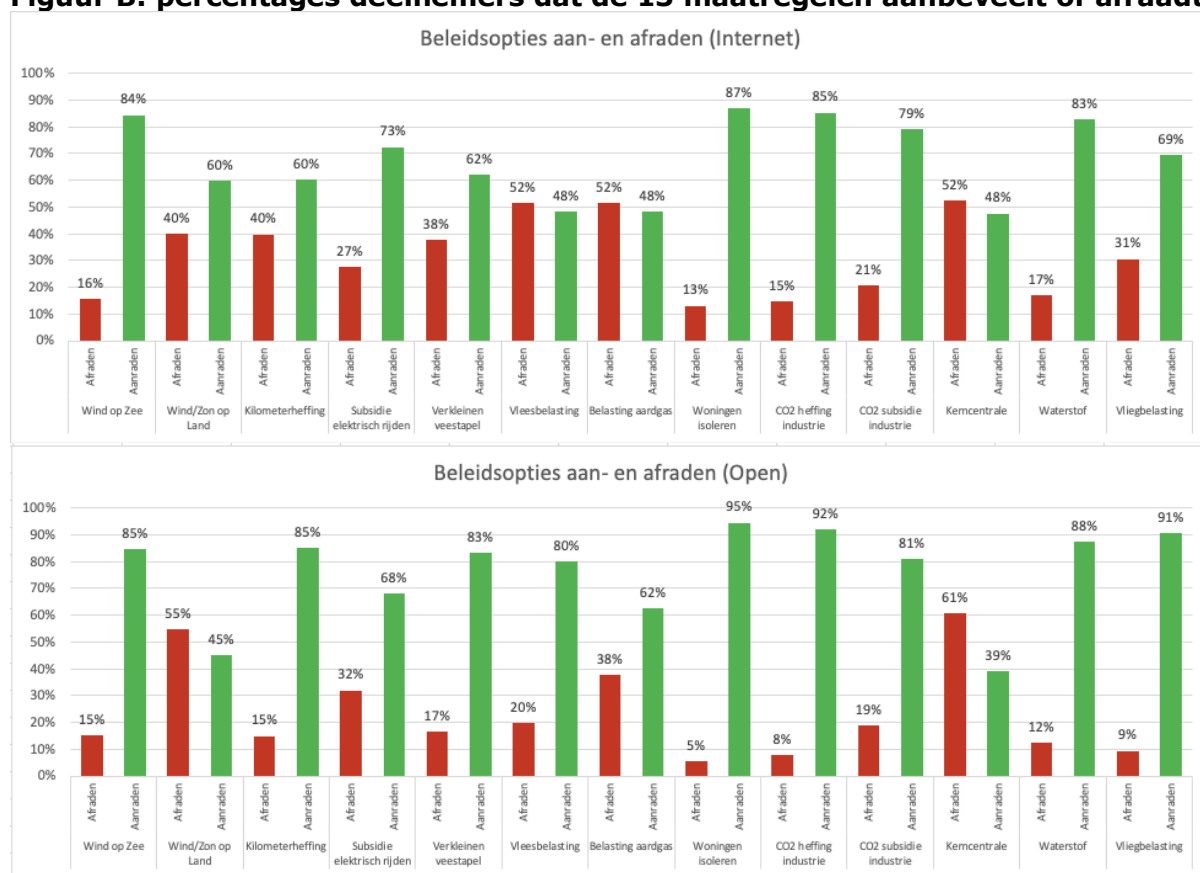
Figuur A: Mate waarin deelnemers vinden dat de maatregelen moeten worden toegepast



Nadat deelnemers hun advies hadden gegeven in de PWE konden zij in het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging nog een keer aangeven of ze de 10 maatregelen zouden aanbevelen of afraden aan de overheid. Ook konden zij een advies geven over drie andere maatregelen (bouwen van kerncentrales, investeren in groene waterstof en het verhogen van de vliegbelasting). Figuur B laat zien dat de aanbevelingen die respondenten doen sterk overeenkomen met de aanbevelingen die zij doen in het eerste onderdeel. Meer windmolens op zee, aanscherping CO₂ heffing industrie en stimuleren van isolatie van woningen scoren het best onder deelnemers van het internetpanel. Ook maatregelen als "subsidie afname CO₂ uitstoot industrie", "verhogen van de vliegbelasting" en "investeren in groene waterstof" kunnen op veel steun rekenen. Het bouwen van kerncentrales scoort zowel slecht in de raadpleging met het internetpanel als de open raadpleging. Het invoeren van de vleesbelasting en het verhogen van de energiebelasting wordt afgeraden door de

meerderheid van de deelnemers uit het internetpanel en het bouwen van meer windmolens en zonneparken op land is niet populair onder deelnemers van de open raadpleging.

Figuur B: percentages deelnemers dat de 13 maatregelen aanbeveelt of afraadt



Deelnemers is ook gevraagd of zij bij het geven van hun advies vooral hebben gekeken naar effecten voor henzelf, effecten voor alle Nederlanders, effecten voor toekomstige generaties, effecten voor natuur en milieu of een gelijkmatige verdeling van de effecten over verschillende groepen in Nederland. Slechts 16% van de deelnemers geeft aan dat zij vooral naar effecten voor henzelf hebben gekeken bij het geven van een advies. 77% van deelnemers zegt met name te hebben gekeken naar effecten voor toekomstige generaties bij het geven van hun advies en 79% keek vooral naar effecten op natuur en milieu. Ook is er aan deelnemers gevraagd om aan te geven in welke mate de maatregelen een effect zullen hebben op hun eigen leven. We zien met name bij het internetpanel dat er weinig verschil is tussen deelnemers die maatregelen afraden of aanraden wat betreft de effecten die zij denken te ervaren door de maatregel. Om een voorbeeld te geven: 61% van de deelnemers uit het internetpanel die *geen effect* denken te ervaren van de maatregel "verhogen energielasting op aardgas" adviseert om de maatregel extra toe te passen en dit geldt voor 60% van de deelnemers uit het internetpanel die denken een *groot effect* te ervaren als deze maatregel extra wordt toegepast.

Ongeveer 25% van de Nederlanders heeft een zeer uitgesproken mening

Als we de adviezen van deelnemers analyseren met meer geavanceerde technieken zoals latente klasse clusteranalyses (LKCA) dan zien we dat ongeveer 25% een zeer uitgesproken mening heeft over de wenselijkheid van een ambitieuzer klimaatbeleid. Dit zijn de felle tegenstanders die extra klimaatbeleid afzweren en de felle voorstanders die vinden dat de regering niet ver genoeg kan gaan.

De LKCA laat zien dat 6% van de deelnemers uit het internetpanel wil dat de overheid zoveel mogelijk inzet op klimaatbeleid. Bij de open raadpleging is deze groep groter (11%). In deze groep zijn jongeren die in steden wonen en op linksgeoriënteerde politieke partijen stemmen relatief sterk vertegenwoordigd. Uit het kwalitatieve gedeelte van de klimaatraadpleging blijkt dat een groot deel van deze groep vindt dat individuele burgers en de overheid grotere stappen moeten zetten om klimaatverandering tegen te gaan dan alleen het implementeren van maatregelen die voorlagen in de klimaatraadpleging. Voorstanders van zeer ambitieus klimaatbeleid vinden dat burgers hun consumptie fors moeten terugdringen en de overheid heeft de taak om consumptie te ontmoedigen.

Aan de andere kant geeft 20% van de deelnemers uit het internetpanel aan dat zij zeer negatief zijn over het invoeren van extra klimaatbeleid. Alle maatregelen worden afgeraden door een ruime meerderheid uit deze groep. Ouderen, hoogopgeleiden en mensen met een gemiddeld inkomen zijn oververtegenwoordigd in deze groep. 19% van de deelnemers uit het internetpanel geeft aan dat de Nederlandse overheid *niet* meer zou moeten doen om klimaatverandering tegen te gaan en 23% geeft aan te twifelen aan de ernst van klimaatverandering. De open raadpleging bevat ook een groep die tegenstander is van een ambitieuzer klimaatbeleid, maar deze groep is veel kleiner. 11% van de deelnemers vindt niet dat de Nederlandse overheid meer zou moeten doen om klimaatverandering tegen te gaan en 9% geeft aan te twifelen aan de ernst van klimaatverandering.

Vier voorwaarden bepalend voor steun van de middengroep

Naast de tegenstanders van ambitieuzer klimaatbeleid en de groep Nederlanders die positief is over een zo ambitieus mogelijk klimaatbeleid identificeren we een grote middengroep. Op basis van argumenten die deelnemers noemen voor de keuzes die zij maken, concluderen we dat vier voorwaarden erg belangrijk zijn om ervoor te zorgen dat de brede middengroep van ongeveer 75% van de Nederlanders ambitieuzer klimaatbeleid steunt. Voor deze groep zijn rechtvaardigheid en efficiëntie (de maatschappelijke baten zijn hoger dan de maatschappelijke kosten) kernwaarden. De analyse van de argumenten van deze groep levert drie rechtvaardigheidsvoorwaarden en een efficiëntievoorwaarde op

die het draagvlak van de middengroep voor klimaatmaatregelen beïnvloeden.

- 1) Klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken zijn pas acceptabel als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren.
- 2) Bescherm lage inkomens en voorkom dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt.
- 3) De vervuiler moet betalen.
- 4) De baten van een maatregel moeten hoger zijn dan de kosten en er mag geen beter alternatief zijn.

Rechtvaardigheidsvoorwaarden 2 en 3 gaan over een rechtvaardige verdeling van lusten en lasten, terwijl de eerste voorwaarde zowel gaat over verdelende rechtvaardigheid als over het respect voor en het behouden van de persoonlijke levenssfeer ('justice as recognition').

1) Klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken zijn pas acceptabel als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren

Een sterk punt van de PWE-raadplegingsmethode is dat burgers in staat worden gesteld om beleidsopties in samenhang te beoordelen en de kwalitatieve resultaten van de klimaatraadpleging tonen aan dat deelnemers ook daadwerkelijk de wenselijkheid van maatregelen in samenhang hebben beoordeeld. Voor veel deelnemers uit de middengroep is het belangrijk dat een specifieke hiërarchie wordt gevolgd bij het implementeren van klimaatmaatregelen. Klimaatmaatregelen die direct ingrijpen op het dagelijks leven en de persoonlijke levenssfeer van burgers zijn voor een deel van de middengroep pas acceptabel onder twee voorwaarden: 1) maatregelen die niet of nauwelijks ingrijpen op het dagelijks leven van gewone burgers zijn zichtbaar maximaal toegepast; 2) de overheid voert een streng beleid tegenover grote sectoren die volgens burgers vervuilend zijn.

Voorbeelden van maatregelen die volgens veel deelnemers uit de middengroep niet moeten worden geprioriteerd omdat zij direct ingrijpen op het dagelijks leven van burgers en de persoonlijke levenssfeer zijn het invoeren van de vleesbelasting, het verhogen van de energiebelasting op aardgas en het aanleggen van windparken en zonneparken op land. In mindere mate wordt de kilometerheffing in dit rijtje genoemd. Deze maatregel heeft wel invloed op het dagelijks leven, maar heeft minder directe invloed op het leven 'achter de voordeur'. De middengroep vindt deze maatregelen pas acceptabel als andere maatregelen die de persoonlijke levenssfeer niet direct raken zichtbaar maximaal zijn

toegepast. Het gaat hier om maatregelen waarvoor geldt dat burgers geen drang of dwang voelen om hun leven sterk aan te passen. Deze maatregelen richten zich op het stimuleren van duurzamer gedrag (zetje in de goede richting) en ze zijn niet gericht op het straffen van het huidige gedrag van burgers. Voorbeelden van maatregelen die in deze categorie kunnen worden ingedeeld zijn "Stimuleren van isolatie van woningen", "Verlenging subsidie elektrisch rijden", "Meer subsidie afname CO₂ uitstoot industrie" en "Meer windmolens op zee". Het extra stimuleren van zonnepanelen op daken was niet opgenomen als maatregel in de klimaatrapportage, maar veel deelnemers stelden dat deze maatregel met prioriteit moet worden ingevoerd, omdat deze niet ingrijpt op het dagelijks leven en de persoonlijke levenssfeer.

Voorkeuren voor specifieke klimaatmaatregelen zijn dus conditioneel aan het beleid dat de overheid voert ten aanzien van andere klimaatmaatregelen. Het aanleggen van zonneparken en windparken op land is veel acceptabeler wanneer het duidelijk zichtbaar is dat de overheid er alles aan heeft gedaan om het aanleggen van zonnepanelen op daken te stimuleren en windparken op zee aan te leggen. Zichtbaarheid is hierbij erg belangrijk. Daken die vol liggen met zonnepanelen tonen beter aan dat de overheid zich maximaal heeft ingezet om deze maatregel volledig uit te putten, dan een plan om dit in de toekomst te realiseren. Hieronder quotes van deelnemers die "Wind op Zee" en "Wind op land" duidelijk in samenhang hebben beoordeeld of die de regering adviseren om te kiezen voor zonnepanelen op daken.

"Meer windmolens op zee omdat er daardoor minder windmolens op het land hoeven te komen, hier hebben wij als bevolking het minste last van."

"Er worden nu miljarden aan subsidies verstrekt om wind op land te stimuleren terwijl wind op zee, "winst op zee" is."

"Windmolens op land verknoeid ons landschap. Is niet prettig voor de burgers die er dicht bij in de buurt wonen (slagschaduw/geluid). Op zee hebben we minder last van."

"Zonneparken in weilanden ben ik niet voor, omdat er voldoende dakruimte in Nederland is om zonnepanelen op te leggen....Leg alle daken vol met zonnepanelen, zeker van grote schuren, hallen en fabrieken."

"Waarom zonneparken als er ruimte tekort is, leg eerst maar eens zonnepanelen op alle daken wat misschien iets duurder is maar veel ruimte efficiënter."

Wil de overheid maatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken

acceptabel maken voor Nederlanders uit de middengroep dan is het niet alleen belangrijk om zichtbaar te maken dat andere maatregelen maximaal worden toegepast, maar het is ook essentieel dat er streng beleid wordt gevoerd tegen grote vervuilende sectoren. De maatregelen "Aanscherping CO₂ heffing industrie" en "Verhogen van de vliegbelasting" zijn voorbeelden van maatregelen die volgens deze deelnemers vooraan in de rij zouden moeten worden gezet om dit te realiseren. Ook hier geldt dat de voorkeuren van veel burgers uit de middengroep voor klimaatmaatregelen conditioneel zijn aan het beleid dat de overheid voert ten aanzien van andere klimaatmaatregelen. Het voeren van streng beleid tegen sectoren die in hun ogen vervuilend zijn, kan ervoor zorgen dat beleid dat henzelf direct raakt als acceptabeler wordt ervaren. Wat zit hier precies achter? Veel deelnemers hebben het gevoel dat sectoren als de industrie en de luchtvaart een voorkeursbehandeling krijgen en zij ervaren dit als oneerlijk. Meer specifiek zouden veel deelnemers er moeite mee hebben als burgers massaal nadelen ervaren van klimaatbeleid (bijvoorbeeld door de invoering van een vleesbelasting), terwijl de industrie en de luchtvaart door goede politieke contacten nauwelijks effecten ervaren. Verschillende deelnemers hebben het gevoel dat vliegen op dit moment te goedkoop is en zij vinden dat er eerst een redelijke prijs betaald moet worden voordat andere klimaatmaatregelen worden overwogen.

Het is opvallend dat de landbouw door sommige deelnemers wordt gezien als een grote vervuilende sector met megastallen die met prioriteit moet worden aangepakt, terwijl andere deelnemers veel meer redeneren vanuit individuele boeren die voor hun gevoel nu al (te) hard geraakt worden door overheidsbeleid. Deze laatste groep vindt het dan ook onrechtvaardig als landbouwmaatregelen prioriteit zouden krijgen. De twee groepen deelnemers vinden dus dezelfde rechtvaardigheidsvoorwaarde erg belangrijk, maar trekken vervolgens een tegengestelde conclusie als het gaat over de prioriteit die landbouwmaatregelen moeten krijgen ten opzichte van andere maatregelen. Tot slot is er nog een derde groep die vindt dat de overheid maatregelen mag opleggen tegen grote boerenbedrijven, maar kleine bedrijven met rust moet laten. Zie bijvoorbeeld de volgende quote:

"Als laatste vind ik de ontwikkeling van megastallen echt slecht. Ik vind boeren die van hun veestapel moeten leven, zij moeten met rust worden gelaten. Maar megastallen moeten verboden worden, ook uit oogpunt van dierenwelzijn."

De klimaatraadpleging laat zien dat veel leden van de middengroep en veel voorstanders van een zeer ambitieus klimaatbeleid heel anders denken over de wenselijkheid van maatregelen die het dagelijks leven van burgers direct raken. Voor veel leden van de

middengroep geldt dat deze maatregelen pas acceptabel zijn als aan de bovenstaande voorwaarden is voldaan. Verschillende voorstanders van een zeer ambitieus klimaatbeleid geven in hun argumentatie aan dat maatregelen die de persoonlijke levenssfeer treffen juist geprioriteerd moeten worden omdat dit de bewustwording over de urgentie van het klimaatprobleem vergroot. Zie hieronder een aantal quotes van voorstanders van een zeer ambitieus klimaatbeleid.

"Om bij de mensen het besef te vergroten eerst starten met maatregelen die gedrag veranderen. Voordat de zee wordt volgebouwd met windmolens eerst de mensen de gevolgen van het consumptiegedrag laten voelen cq ervaren."

"Ik denk dat het beprijzen van uitstoot een heel effectieve maatregel is omdat dit een direct en persoonlijk aspect heeft. Klimaatverandering staat ver van de individuele mens af (je merkt het niet persoonlijk en veel impact wordt uitgesteld naar de toekomst), dus maatregelen moeten dit dichterbij brengen."

"Het invoeren van een vleesbelasting en een kilometerheffing raakt alle Nederlanders: dit lijkt mij van enorm belang. De klimaatcrisis is niet een ver van mijn bed-show, het is niet een probleem van de overheid alleen. Dit is een crisis van ons allemaal en dat is wat er nu mist in het klimaatbeleid. We moeten dit samen doen en deze samenwerking vraagt gedragsverandering van alle Nederlanders."

2) Bescherm lage inkomens en voorkom dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt

Een grote groep deelnemers maakt zich zorgen over de invloed van verschillende klimaatmaatregelen op Nederlanders met een laag- of middeninkomen. Men heeft het gevoel dat Nederlanders uit deze groep in de knel kunnen komen te zitten wanneer maatregelen als de vleesbelasting, de kilometerheffing en een hogere energiebelasting op aardgas worden ingevoerd. Bij het verhogen van de energiebelasting op aardgas komt dit argument vaker terug dan bij de vleesbelasting, omdat het volgens deelnemers bij de energiebelasting relatief moeilijk is om over te stappen op een alternatief. Bij een vleesbelasting kunnen lage inkomens overstappen op ander voedsel als zij de hogere prijs niet willen betalen, maar een hogere energiebelasting is lastiger te ontwijken doordat alternatieven zoals een warmtepomp duur zijn. Deelnemers maken zich er zorgen over dat hoge inkomens nauwelijks worden geraakt door een hogere energiebelasting, omdat zij overstappen op alternatieven, terwijl lage inkomens op hogere kosten worden gejaagd.

3) De vervuiler moet betalen

Verschillende deelnemers uit de middengroep geven aan dat zij bepaalde

klimaatmaatregelen eerlijk en goed vinden omdat het betekent dat individuen en/of bedrijven die zorgen voor de uitstoot van broeikasgassen daarvoor moeten betalen. Dit wordt bijvoorbeeld genoemd bij de vliegbelasting, de vleesbelasting en de invoering van de kilometerheffing.

4) De baten van een maatregel moeten hoger zijn dan de kosten en er mag geen beter alternatief zijn

De middengroep ervaart klimaatbeleid als efficiënt wanneer voldaan is aan twee voorwaarden: 1) de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten; 2) er zijn geen alternatieven met een betere verhouding tussen maatschappelijke baten en kosten. De verlenging van subsidie voor elektrisch rijden is een voorbeeld van een maatregel die volgens veel deelnemers niet goed scoort op het eerste criterium. Een kleine groep deelnemers benadrukt de voordelen van de subsidie van elektrisch rijden, maar een grotere groep deelnemers benadrukt nadelen zoals milieuvervuiling bij het slopen van elektrische auto's, de mate waarin stimulering van elektrisch rijden leidt tot verduurzaming (wanneer het niet lukt om voldoende groene elektriciteit te produceren), negatieve effecten op de (verkeers)veiligheid en maatschappelijke kosten van het verzwaren van het elektriciteitsnet. Een maatregel die volgens een aantal deelnemers matig scoort op het tweede criterium is het invoeren van de kilometerheffing. Deze deelnemers hebben het idee dat je de wegenbelasting beter kunt vervangen door hogere accijnzen op fossiele brandstof dan door een kilometerheffing. Deelnemers denken dat dit een goedkopere maatregel is, omdat er geen ICT-systeem hoeft te worden opgetuigd, ze maken zich zorgen om privacyaspecten van de kilometerheffing en ze geven aan dat de kilometerheffing een te grove maatregel is omdat er niet wordt gedifferentieerd tussen zuinige en minder zuinige benzineauto's en diesels, terwijl een hogere accijns op fossiele brandstoffen hier wel voor corrigeert. Deze hogere accijns zou dus een groter effect kunnen hebben op de uitstoot van broeikasgassen. Deze deelnemers vinden ook dat het verhogen van de accijns op fossiele brandstoffen beter aansluit bij het 'de vervuiler moet betalen' principe dan de kilometerheffing waarvoor geldt dat een benzineauto die veel broeikasgassen uitstoot evenveel moet betalen als een zuinige benzineauto.

Aanbevelingen

Zet in op maatregelen die goed scoren op de vier voorwaarden

Wanneer de regering wil dat ambitieuzer klimaatbeleid wordt gesteund door de middengroep, dan is het verstandig om sterk in te zetten op maatregelen die goed scoren op de vier voorwaarden zoals windmolens op zee, aanscherping CO₂ heffing industrie en stimuleren van isolatie van woningen. Dit zijn allen maatregelen die de persoonlijke

levenssfeer niet of nauwelijks direct aantasten, de kans dat lage inkomens fors worden geraakt is klein en burgers ervaren dit als maatregelen waarvoor geldt dat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de kosten. De tweede maatregel zou indirect het dagelijks leven van burgers kunnen beïnvloeden wanneer de industrie hogere kosten doorberekent in de prijzen, maar veel burgers uit de middengroep lijken hier de voorkeur aan te geven ten opzichte van maatregelen die hen *direct* raken zoals een verhoging van de energielasting. Tevens leidt "aanscherping CO₂ heffing industrie" tot een verstrenging van beleid tegenover vervuilende sectoren en is het in lijn met het 'de vervuiler moet betalen' principe. Meer dan 80% van de deelnemers aan de klimaatraadpleging vindt dat de overheid de maatregelen "meer windmolens op zee", "aanscherping CO₂ heffing industrie" en "stimuleren van isolatie van woningen" extra moet toepassen om de klimaatdoelen van 2030 te halen, meer dan 84% beveelt deze maatregelen aan in het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging en de latente klasse clusteranalyses laten zien dat deze drie maatregelen moeten worden ingevoerd volgens alle geïdentificeerde groepen die vinden dat de overheid ambitieuzer klimaatbeleid moet invoeren.

Naast deze drie maatregelen zien we dat ook het verhogen van subsidie op CO₂ reductie in de industrie, het verhogen van de vliegbelasting en het investeren in groene waterstof goed scoren op de vier voorwaarden en kunnen rekenen op steun van de overgrote meerderheid van de middengroep. Alle drie de maatregelen hebben volgens deelnemers maar weinig impact op de huidige manier van leven. De eerste twee maatregelen zorgen tevens voor een strenger beleid voor vervuilende sectoren en het verhogen van de vliegbelasting is in lijn met het 'de vervuiler moet betalen' principe. Ook denken veel deelnemers uit de middengroep dat de maatregelen tot meer baten dan kosten zullen leiden. Meer dan 69% beveelt deze maatregelen aan in het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging en de latente klasse clusteranalyses laten zien dat deze drie maatregelen moeten worden ingevoerd volgens alle geïdentificeerde groepen die vinden dat de overheid ambitieuzer klimaatbeleid moet invoeren. Voor alle zes de maatregelen die hierboven worden besproken geldt wel dat er ook tegenargumenten worden genoemd door deelnemers en het is aan te bevelen om in de onderbouwing van keuzes op deze argumenten in te gaan.

Optimaliseer maatregelen die minder goed scoren op de vier voorwaarden

Het verlengen van subsidie op elektrisch rijden, de kilometerheffing en het verkleinen van de veestapel door uitkopen en afromen scoren iets minder goed op de vier voorwaarden dan de zes maatregelen die hierboven zijn besproken. Over het algemeen worden deze maatregelen gesteund door de middengroep, maar we zien in de latente klasse clusteranalyses dat delen van de middengroep kritisch zijn.

Het verlengen van subsidies voor elektrisch rijden wordt slechts aanbevolen door 68% van de deelnemers uit de open raadpleging (ter vergelijking 91% van de deelnemers aan de open raadpleging beveelt de vliegbelasting aan). Met name deelnemers van middelbare leeftijd die stemmen op centrum-linkse partijen zijn kritisch op deze maatregel. Zij vrezen dat deze maatregel de kloof tussen arm en rijk vergroot, zij twijfelen of de maatschappelijke baten van de maatregel groter zijn dan de kosten (o.a. negatieve effecten verkeersveiligheid, milieuvervuiling bij sloop en hoge financiële kosten) en ze vinden maatregelen als de kilometerheffing en stimuleren van openbaar vervoer en de fiets beter omdat deze ook autogebruik ontmoedigen.

Het verkleinen van de veestapel worden aanbevolen door 62% van de deelnemers uit het internetpanel. Een groep Nederlanders van middelbare leeftijd die op centrum-rechtste partijen stemt en die in dorpen en op het platteland leeft is heel kritisch op deze maatregel, terwijl zij positief is over de meeste andere maatregelen. Deelnemers die 'de vervuiler moet betalen' een belangrijk principe vinden, hebben moeite met de maatregel omdat volgens hen vervuilers juist worden beloond. Ook vrezen sommige deelnemers dat de maatregel ervoor zorgt dat de boerencultuur verloren gaat en het opengevallene landschap wordt volgebouwd met huizen. Veel deelnemers maken zich zorgen dat het verkleinen van de veestapel in Nederland ervoor zal zorgen dat de veestapel in andere landen groter wordt. Je investeert volgens hen in dat geval veel belastinggeld in een maatregel die per saldo misschien zelfs tot een toename leidt van broeikasgassen als er in het buitenland minder duurzaam wordt geproduceerd. Eén deelnemer geeft aan dat het bovenstaande effect moet worden beperkt door als voorwaarde bij de uitkoop op te nemen dat uitgekochte boeren niet met hun geld een nieuw bedrijf mogen starten in het buitenland.

Deelnemers uit de open raadpleging zijn veel positiever over de invoering van de kilometerheffing dan deelnemers uit het internetpanel. De maatregel wordt aanbevolen door respectievelijk 85% en 60% van de deelnemers. De latente klasse clusteranalyses laten zien dat de meeste deelnemers uit de open raadpleging voorstander zijn van een maximale toepassing van de kilometerheffing (elektrische auto's betalen 4 cent per kilometer en benzineauto's 10 cent), terwijl de meeste deelnemers uit het internetpanel een gematigdere toepassing zien zitten (elektrische auto's betalen 4 cent per kilometer en benzineauto's 7 cent). Sceptische deelnemers vrezen dat het invoering van een kilometerheffing ervoor zorgt dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt. Zij denken dat hoge inkomens gemakkelijker op deze maatregel kunnen anticiperen door meer thuis te gaan werken of door een elektrische auto te kopen, terwijl lage inkomens die een beroep hebben waarbij zij afhankelijk zijn van de auto harder worden geraakt omdat ze moeilijker

kunnen thuiswerken of een elektrische auto kunnen kopen. Om dit op te lossen pleiten deelnemers voor vrijstelling van bepaalde groepen (zoals ondernemers die afhankelijk zijn van hun auto) of voor het specifiek subsidiëren van elektrisch vervoer voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. Zoals eerder besproken hebben sommige deelnemers moeite met de kilometerheffing, omdat zij denken dat het verhogen van accijnzen op fossiele brandstoffen een beter alternatief is.

Weerstand tegen vleesbelasting, verhogen energiebelasting, windenergie op zee en het bouwen van kerncentrales

De vier voorwaarden kunnen door beleidsmakers worden gebruikt om weerstand tegen klimaatmaatregelen beter te begrijpen. Eerder lieten we zien dat weerstand tegen een maatregel als het verhogen van de energiebelasting op aardgas niet kan worden verklaard vanuit de mate waarin mensen effecten ervaren van de maatregel, omdat deelnemers die grote effecten denken te ervaren de maatregel hetzelfde beoordelen als mensen die geen effecten denken te gaan ervaren. Er is veel weerstand tegen de vleesbelasting, het verhogen van de energiebelasting op gas en het bouwen van meer windmolens en zonneparken op land omdat deze maatregelen de persoonlijke levenssfeer van burgers aantasten. Met name tegenstanders van de vleesbelasting voeren dit argument aan:

"Die van de vleesbelasting is persoonlijk. Ik vind dat een lekker stukje vlees op zijn tijd moet kunnen."

"Kom niet aan mijn stukje bloedend vlees. De auto mag de deur uit."

"Vleesbelasting is gewoon dom. Dan gooi ik eens per paar maanden een half varken in de vriezer uit een van onze buurlanden. Vegetariërs en veganisten kunnen me inmiddels doodvallen met het voortdurend opdringen van hun normen en waarden."

"De opties die een direct effect hebben op de persoonlijke leefsituatie (heffing extra belasting bv) zou ik afraden. Ik denk dat belonen beter werkt."

De acceptatie van een verhoging van de vliegbelasting is over het algemeen hoger dan een invoering van de vleesbelasting doordat de vliegbelasting minder ingrijpt op het leven 'achter de voordeur' dan de vleesbelasting. Een vliegbelasting grijpt maar een paar keer per jaar in op het dagelijks leven van burgers, terwijl vlees consumerende burgers veel vaker worden geraakt door een vleesbelasting. Zoals besproken is de acceptatie voor bovenstaande maatregelen waarschijnlijk hoger als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren.

Een andere reden waarom de vleesbelasting en het verhogen van de energiebelasting op weerstand stuiten is dat mensen bang zijn dat lage inkomens in de knel komen.

"Ook denk ik dat vleesbelasting veel mensen boos zullen maken en dat er dan tegen wordt geprotesteerd. ik ben immers maar jong, maar alsjeblieft neem maatregelen die geen andere mensen stuk zullen maken. vleesbelasting, extra geld moeten betalen voor aardgas, mensen hebben daar (helemaal in deze corona crisis) toch geen extra geld voor."

"Sommige mensen hebben al moeite met rondkomen en dan wil je vlees duurder maken verdomme."

"Belasting aardgas: rijkere mensen kunnen het zich veroorloven andere methoden te gebruiken. Armere mensen niet. Hiermee maak je het gat tussen arm en rijk nog groter."

Om de acceptatie te vergroten onder de middengroep voor maatregelen als de vleesbelasting en het verhogen van de energiebelasting is het belangrijk om een duidelijk beleid te maken dat ervoor zorgt dat lage inkomensgroepen worden beschermd.

Het bouwen van kerncentrales is de maatregel die in absolute zin het slechtst scoort in de klimaatraadpleging. Tegelijkertijd is het de maatregel waarover deelnemers het meest gepolariseerd zijn. Toen deelnemers werden gevraagd om hun keuzes te onderbouwen noemden zij relatief veel argumenten voor en tegen het bouwen van een kerncentrale als we dit vergelijken met de andere maatregelen. Het is interessant dat de meeste argumenten zich richten op de verhouding van maatschappelijke baten en kosten van het bouwen van kerncentrales en niet zozeer op de drie rechtvaardigheidsprincipes. Voorstanders ervaren kernenergie als schone energie die zorgt voor een grote reductie van broeikasgassen en dit maakt Nederlanders minder afhankelijk van staten die olie- en gas produceren. Een kerncentrale neemt volgens hen relatief weinig ruimte in en de energie is bij windstilte en duisternis ook beschikbaar. Ook zijn er deelnemers die moeite hebben met het afval van een kerncentrale, maar het voorkomen van klimaatverandering zwaarder vinden wegen en daarom toch het bouwen van een kerncentrale aanbevelen. Tegenstanders vinden het bouwen van kerncentrales slecht voor het milieu door het afval wat vrijkomt en ze vinden het een onveilige technologie. Zij maken zich zorgen over de risico's in geval van een terroristische aanslag, oorlog of een natuurramp (door zeespiegelstijging). Tegenstanders voeren ook aan dat kernenergie een dure technologie is die mogelijk al achterhaald is wanneer er een kerncentrale is gebouwd.

Ervaringen van deelnemers

91% van de deelnemers vindt dat de overheid zowel de adviezen van burgers als experts

in overweging moet nemen. 3% van de deelnemers vindt dat de overheid alleen moet kijken naar adviezen van burgers en dus adviezen van experts moet negeren. 6% vindt dat de overheid uitsluitend moet luisteren naar experts.

Deelnemers zijn zeer positief over de klimaatraadpleging. 80% zegt dat de overheid deze methode vaker moet toepassen. Deelnemers vonden het met name fijn om nuance te kunnen aanbrengen en mee te worden genomen in beslissingen die de overheid moet nemen. Deelnemers ervaren een sterk gevoel van betrokkenheid bij overheidsbeleid door hun deelname en zij vonden de informatie die ze kregen in de raadpleging helder en toegankelijk. Een deelnemer zegt bijvoorbeeld:

"De overheid plaatst zich op deze manier dicht bij de burger; dat maakt hun beslissingen geloofwaardiger."

Kritische deelnemers vonden het aantal maatregelen waarover zij een advies konden geven te beperkt. Wel grepen deelnemers de kans om bij de open vragen out-of-the-box ideeën in te brengen. Zo gaf een deelnemer aan dat het een goed idee zou zijn om het spoor te overkappen met zonnepanelen. Dit heeft volgens deze deelnemer als extra voordeel dat de rails minder weergevoelig wordt.

1. INTRODUCTIE

De Nederlandse overheid heeft met andere Europese landen afgesproken om meer actie te ondernemen om klimaatverandering tegen te gaan. In 2020 hebben de EU-landen afgesproken om in 2050 klimaatneutraal te zijn, dat wil zeggen dat er netto geen emissies van broeikasgassen meer zijn. Om dit doel te kunnen halen hebben EU-landen afgesproken om het emissiedoel van 2030 aan te scherpen naar 55% emissiereductie ten opzichte van 1990 (EU, 2020). Dit was eerst 40%. Deze aanscherping zal ook leiden tot aanvullende maatregelen om broeikasgassen te verlagen in Nederland. In Nederland betekent dit een aanscherping van het 2030-doel van 49% naar 55% emissiereductie ten opzichte van 2030.

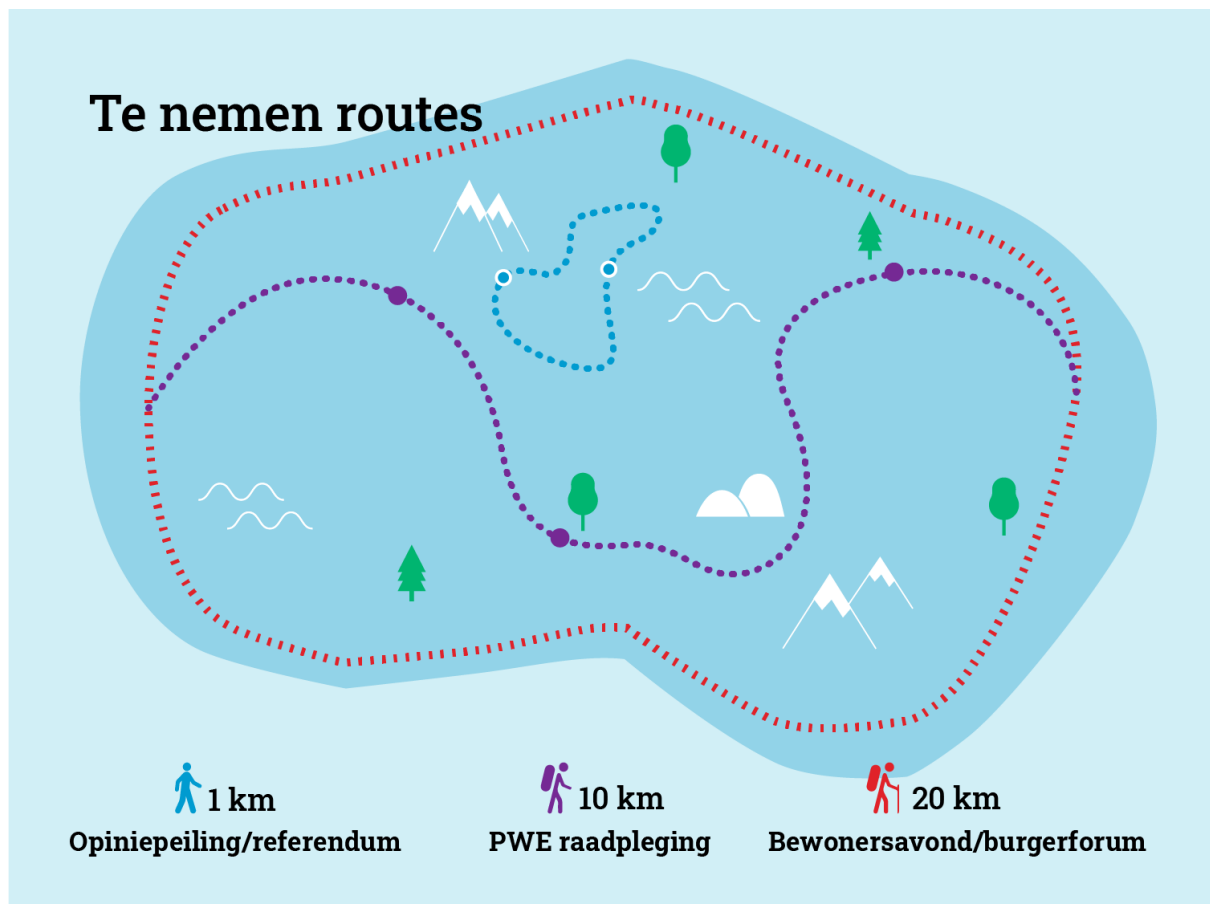
Na de verkiezingen in 2021 zal de nieuwe regering daarom moeten beslissen welke maatregelen zij gaan nemen om de uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂ te verlagen. Tweede Kamerleden hebben eerder aangegeven dat zij graag de samenleving hierbij willen betrekken. Het belangrijkste voorbeeld hiervan is de motie Sienot – Dik-Faber (Tweede Kamer, 2020) waarin de regering wordt verzocht om input op te halen uit de brede samenleving voor voorstellen om de klimaatdoelstellingen te halen. Sienot en Dik-Faber verzoeken de regering verder om deze input te verwerken tot concrete maatregelen en ervoor te zorgen dat deze informatie beschikbaar is bij de kabinetsformatie. Daarnaast was er de motie van Tweede Kamerlid Mulder over het belang van het zo vroeg mogelijk betrekken van inwoners bij transitievraagstukken, zoals klimaatbeleid, om zo te zorgen voor maatschappelijk draagvlak (Tweede Kamer, 2020).

1.1 Waarom een PWE?

Het hoofddoel van dit onderzoek is om de Nederlandse samenleving in staat te stellen om de nationale overheid te adviseren over klimaatbeleid. Meer specifiek willen wij een grote groep Nederlanders de kans geven om een advies te geven over de manier waarop klimaatdoelstellingen voor 2030 kunnen worden bereikt. Dit doen wij via een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). PWE is een methode om de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. Burgers worden als het ware op de stoel van de regering gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Burgers worden zich bewust van het dilemma waar de overheid voor staat. Ze krijgen een overzicht van de voor- en nadelen van de opties waartussen de overheid kan kiezen en de beperkingen die er zijn (bijvoorbeeld: 'er is beperkt budget' of 'er moet een CO₂-reductie doelstelling worden gehaald'). Vervolgens wordt er aan deelnemende burgers

gevraagd wat zij hun overheid zouden adviseren. Ten slotte lichten burgers hun keuzes toe wat een scherp beeld oplevert van hun waarden, zorgen en de kansen die zij zien. Omdat de drempel om te participeren laag is – deelname aan een PWE kost ongeveer 20 - 30 minuten en je kunt participeren waar en wanneer je maar wilt – faciliteert de methode participatie van een grote en diverse groep burgers. PWE is een tussenvorm van burgerparticipatie die het midden houdt tussen simplistische methoden als een referendum of een opiniepeiling aan de ene kant en intensieve participatievormen zoals een burgerforum of een bewonersavond aan de andere kant. Meer informatie over de methode is te vinden via www.tudelft.nl/pwe.

Een belangrijke reden waarom PWE-raadplegingen regelmatig worden toegepast in Nederland en in het buitenland is dat een grote groep burgers behoefte heeft aan deze vorm van participatie. Je kan het vergelijken met de keuze die je hebt tussen verschillende wandelroutes in een natuurgebied. Sommige wandelaars willen een kort rondje lopen om snel de highlights mee te pikken, maar er zijn ook die-hards die graag de langste route lopen om alle details van het wandelgebied te ervaren. Daarnaast is er een derde groep die het liefst de tussenroute neemt. Deze mensen willen graag de belangrijkste facetten van het wandelgebied allemaal ervaren, maar ze nemen niet de langste route omdat ze op hun vakantie ook nog allerlei andere dingen willen doen. Met burgerparticipatie is het net zo. Sommige burgers willen graag meedoen aan een referendum of een opiniepeiling waarin een complex vraagstuk wordt platgeslagen in een "Ja/Nee keuze" en ze binnen een minuut klaar zijn. Ook zijn er burgers die graag dagen achter elkaar met elkaar en met ambtenaren en experts in gesprek willen gaan. Maar er is ook de derde middengroep die graag op een genuanceerde manier hun voorkeuren wil uiten op basis van een totaalplaatje van beleidsopties en effecten. Doordat burgers in de PWE als het ware in de schoenen van de overheid staan, krijgen zij meer begrip voor de keuzes die de overheid moet maken.



Het tweede doel van de PWE is om de voorkeuren van Nederlanders over de manier waarop klimaatdoelstellingen voor 2030 kunnen worden bereikt op een geavanceerdere manier te meten. PWE is naast een participatie-instrument ook een beleidsevaluatie-instrument dat als doel heeft om met geavanceerde technieken de voorkeuren van burgers voor overheidsbeleid te meten (Mouter et al., 2021a). De analyses bieden bijvoorbeeld inzicht in de verschillen/overeenkomsten tussen groepen Nederlanders.

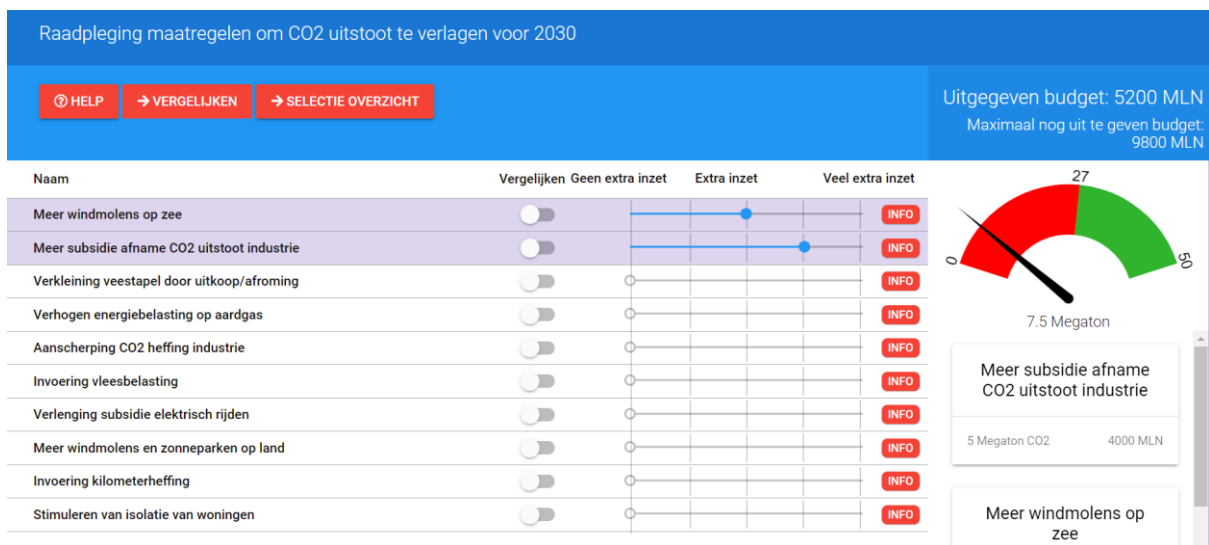
Het onderzoek wordt uitgevoerd door wetenschappers van de Technische Universiteit Delft en de Universiteit Utrecht. Het onderzoek wordt betaald door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) vanuit het Maatschappelijk Verantwoord Innoveren project "Participatory Value Evaluation: a new assessment model for promoting social acceptance of sustainable energy policies" (dossiernummer 313-99-333). De uitkomsten worden gedeeld met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en het Voortgangsoverleg van het Klimaatakkoord. De wetenschappers hebben geen financiering gekregen van deze overheidsorganen. Onderzoekers Niek Mouter, Shannon Spruit en Schoutje Schouten zijn werkzaam bij Populytics, een startup van de TU Delft. Hoewel deze onderzoekers geen geld hebben gekregen voor het uitvoeren van de klimaatraadpleging, hebben zij dus wel een commercieel belang bij deze raadplegingsmethode.

1.2 De kern van de klimaatraadpleging

Deelnemers aan de Klimaatraadpleging is gevraagd om via een online platform (www.klimaatraadpleging.nl) een advies te geven over de mate waarin de regering maatregelen moet toepassen om de nationale klimaatdoelstellingen in 2030 te halen. In de raadpleging worden burgers als het ware op de stoel van de nieuwe regering gezet. De raadpleging bestaat uit twee onderdelen. In het eerste onderdeel krijgen deelnemers 10 maatregelen te zien die broeikasgassen verminderen inclusief informatie over de effecten. Vervolgens kunnen ze per maatregel aangeven in hoeverre ze vinden dat de overheid deze moet toepassen om de nationale klimaatdoelstellingen in 2030 te halen. De maatregelen die deelnemers adviseren moeten er samen minimaal voor zorgen dat de CO₂ uitstoot met 27 megaton afneemt. Deelnemers kunnen in het onderzoek maximaal 15 miljard euro uitgeven. In dit eerste onderdeel geven deelnemers aan de klimaatraadpleging advies binnen de kaders van de huidige overheidsdoelen.

De beperkingen in het eerste onderdeel van de raadpleging geven mogelijk te weinig ruimte aan tegenstanders van klimaatbeleid en voorstanders van een zeer vergaand klimaatbeleid om hun voorkeuren te uiten. Tegenstanders vinden mogelijk dat er helemaal geen extra klimaatbeleid moet worden ingevoerd, terwijl er ook burgers zullen zijn die vinden dat er veel meer dan 15 miljard moet worden vrijgemaakt voor klimaatbeleid in de komende 10 jaar. In het tweede onderdeel van deze klimaatraadpleging is het daarom mogelijk voor deze twee groepen om buiten de kaders van het huidige overheidsbeleid een advies te geven. In het tweede onderdeel vragen wij deelnemers of de overheid bepaalde maatregelen wel of niet moet kiezen. Tegenstanders van klimaatbeleid kunnen hier ook aangeven dat zij willen dat de overheid geen enkele maatregel neemt. In het tweede onderdeel geven burgers ook argumenten voor hun keuzes en ze kunnen zelf ideeën doorgeven aan de overheid. Hier krijgen ze uitgebreid de mogelijkheid om hun ideeën te motiveren en te nuanceren. Ook vragen we hen hoe de overheid de raadpleging moet gebruiken.

Figuur 1: Screenshot van het hoofdscherm van de klimaatraadpleging



Wanneer deelnemers meer informatie wilden hebben over de maatregelen die zij konden kiezen in de raadpleging, dan konden ze dit vinden door op de "Info" knop te drukken. Figuur 2 geeft een voorbeeld van een informatiescherm van de maatregel "invoering vleesbelasting".

Figuur 2: Screenshot van een informatiescherm Invoering vleesbelasting

De productie van vlees draagt bij aan de uitstoot van broeikasgassen zoals CO2 en methaan. Deze broeikasgassen ontstaan door bijvoorbeeld het verbruik van energie en als dieren hun voedsel verteren.

Als u kiest voor deze maatregel, dan voert de overheid een **belasting op vlees** in, waardoor Nederlanders **minder vlees** gaan eten. Daardoor hoeft er minder vlees te worden geproduceerd en neemt de uitstoot af van broeikasgassen die vrijkomen bij de productie van vlees.

Wat doet de overheid nu al?

Er is op dit moment geen belasting op vlees.

Wat betekent 'extra inzet'?

De vleesbelasting zal langzaam stijgen. Bij het produceren van kip, varken en rundvlees komt een verschillende hoeveelheid broeikasgassen vrij en de vleesbelasting in 2030 [verschilt daarom per vleessoort](#).

In 2030 zult u uiteindelijk per kilo vlees het volgende **extra** betalen:

Kip: € 2,00 / kg (van 7,00 euro naar 9,00 euro)



1.3 Wetenschappelijke innovaties

Omdat de klimaatraadpleging door NWO is gefinancierd zijn er ook een aantal wetenschappelijke innovaties in het onderzoek worden geïntegreerd. Ten eerste beoogt deze PWE een theoretische bijdrage te leveren omdat het de eerste keer is dat het ook mogelijk was voor een aantal deelnemers om de raadpleging samen in te vullen, terwijl

het in eerdere PWEs alleen mogelijk was om op individuele basis deel te nemen. We wilden de meerwaarde van het uitvoeren van een PWE in deliberatieve sessies onderzoeken en hebben daarom vier verschillende sessies uitgevoerd. In Sessie 1 lag de nadruk op het gesprek, in Sessie 2 kregen deelnemers de kans om vragen te stellen aan experts, in Sessie 3 lag de nadruk op waarden en in Sessie 4 werden deelnemers gevraagd om zich te verplaatsen in de rol van de goede voorouder. De verdere opzet van deze sessies wordt besproken in sectie 2.2 en de resultaten worden besproken in sectie 3.3. Ten tweede beoogt deze PWE een methodologische bijdrage te leveren omdat de opzet sterk verschilt van eerdere PWEs. In deze PWE moesten deelnemers een advies geven aan de overheid terwijl zij twee beperkingen kregen opgelegd ('er is beperkt budget' of 'er moet een CO₂-reductie doelstelling worden gehaald' zie verder sectie 2.1) en zij kregen de kans om hun voorkeuren te uiten over de intensiteit van een maatregel in plaats van dat ze een binaire keuze moesten maken over het wel of niet adviseren van een maatregel. Via het uitvoeren van deze PWE leren we over de krachten en de zwaktes van deze nieuwe methodologische opzet. We kijken hierbij zowel naar de ervaringen van deelnemers als naar de mogelijkheden wat betreft het meten van voorkeuren van burgers over klimaatbeleid. Ten derde beoogt deze PWE een empirische bijdrage te leveren. PWEs zijn reeds uitgevoerd voor nationale vraagstukken zoals het versoepelen van coronamaatregelen en het programma ruimte voor de rivier, ook werd de methode al ingezet voor regionale en lokale beleidsvraagstukken in de energietransitie, maar nog nooit werd de methode ingezet op nationaal niveau voor klimaatbeleid.

2. METHODOLOGIE

Een Participatieve Waarde Evaluatie bestaat in feite uit drie elementen: 1) een aantal opties waar een overheid tussen kan kiezen; 2) informatie over deze opties (beschrijving, positieve effecten en negatieve effecten); 3) een beperking die ervoor zorgt dat deelnemers niet alle opties kunnen kiezen.

2.1 Het opzetten van de PWE

In deze PWE konden deelnemers de regering adviseren over de mate waarin zij 10 maatregelen moeten toepassen om de klimaatdoelstellingen in 2030 te halen. Het ontwerpproces van de PWE bestond uit drie stappen: 1) selectie van de maatregelen; 2) in kaart brengen van informatie over de maatregelen; 3) bepaling van de beperkingen die aan deelnemers werden opgelegd.

Stap 1: selectie van de maatregelen

De maatregelen zijn vastgesteld op basis van het rapport "Bestemming Parijs" geschreven door de studiegroep 'Invulling klimaatopgave Green Deal' (Van Geest et al., 2021). De belangrijkste reden om dit rapport als uitgangspunt te nemen is dat het veel informatie bevat over potentiële maatregelen om de 55%-doestelling te halen en hoe deze maatregelen precies kunnen bijdragen aan de 55%-doelstelling. Het rapport "Bestemming Parijs" behandelt een grote hoeveelheid maatregelen. Omdat er in een PWE-raadpleging maar een beperkt aantal maatregelen kunnen worden opgenomen – om zo de participatiedrempel laag te houden – moesten we een selectie maken. Zie tabel 1 voor een overzicht van de selectiecriteria. Het belangrijkste selectie criterium was dat de bijdrage aan het 55% emissiedoel: alleen de maatregelen die waarschijnlijk een grote bijdrage zouden kunnen leveren aan het behalen van de nationale klimaatdoelstellingen in 2030 werden geselecteerd. De mate waarin maatregelen een grote bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van broeikasgassen hebben we deels vastgesteld op basis van het rapport "Bestemming Parijs" en deels op basis van gesprekken met experts buiten de Studiegroep in een aantal expertbijeenkomsten. Hieronder geven we vier voorbeelden van maatregelen die afvielen op basis van dit criterium: 1) **het extra stimuleren van zonnepanelen op daken**. Deze maatregel voldoet niet aan dit criterium, omdat de overheid op dit moment al veel plannen heeft om hier de komende 10 jaar grote stappen in te nemen. Het maken van extra plannen heeft dus weinig effect op de afname van CO2 uitstoot in 2030; 2) **het bouwen van kerncentrales**. Het is onzeker of het bouwen van

kerncentrales al voor 2030 een grote bijdrage zou kunnen leveren aan de klimaatdoelstellingen. Het bouwen van een kerncentrale duurt minimaal 10 jaar en heeft daarom pas na 2030 grote effecten op de vermindering van broeikasgassen; 3) **Investeren in groene waterstof.** Het is onzeker of het investeren in waterstof al voor 2030 een grote bijdrage zou kunnen leveren aan de klimaatdoelstellingen. De mate waarin waterstof bijdraagt aan de afname van CO₂ uitstoot hangt af van de manier waarop het geproduceerd wordt. Als het wordt geproduceerd vanuit fossiele brandstoffen (grijze waterstof) zoals olie dan is de CO₂ uitstoot veel groter dan wanneer het wordt geproduceerd vanuit duurzame bronnen zoals windenergie en zonne-energie. Het is op dit moment nog te onzeker of waterstof een grote bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelstellingen van 2030, omdat er mogelijk nog niet genoeg windparken en zonneparken kunnen worden aangelegd om veel groene waterstof te produceren naast de energie die nodig is voor huishoudens en elektrische auto's; 4) **Verhogen van de vliegbelasting.** Vanaf 1 januari 2021 geldt een vliegbelasting voor alle passagiers die vertrekken vanaf een Nederlandse luchthaven van [€ 7,845 per persoon per vlucht](#). Een verdere verhoging van de vliegbelasting wordt niet meegenomen in het eerste onderdeel van de klimaatraadpleging omdat broeikasgassen van de luchtvaart niet meetellen voor de nationale uitstoot van broeikasgassen. Hoewel de maatregelen "bouwen van kerncentrales", "investeren in groene waterstof" en "verhogen van de vliegbelasting" afvielen voor het eerste deel van de raadpleging, kunnen deelnemers in het tweede onderdeel van de raadpleging nog wel een advies geven over de wenselijkheid van deze drie maatregelen.

Een tweede criterium dat wij hanteerden bij het selecteren van maatregelen is diversiteit tussen sectoren. We hebben per sector (elektriciteit, landbouw, industrie, mobiliteit, gebouwde omgeving) twee maatregelen geselecteerd om te zorgen dat deelnemers ook konden kiezen in welke sector zij vinden dat de meeste broeikasgassen moeten worden verminderd. Een derde criterium is diversiteit in type maatregel (subsidie, normering, belasting) om te zorgen dat deelnemers ook kunnen aangeven wat voor soort maatregelen zij vinden dat de overheid moet nemen om de klimaatdoelstellingen te halen. Een ander voordeel van het hanteren van dit criterium is dat de PWE een realistische weergave is van het beleidsprobleem. Met een beperkt budget kan de overheid bijvoorbeeld niet alleen subsidies invoeren, maar moeten hier ook belastingen tegenover staan.

Selectiecriteria	Bron
Grote bijdrage aan het 55% emissiedoel	Rapport Studiegroep en externe expert sessies
Diversiteit tussen verschillende sectoren (elektriciteit, landbouw, industrie, mobiliteit, gebouwde omgeving)	Rapport Studiegroep en externe experts op verschillende sectoren

Uiteindelijk hebben we de volgende tien maatregelen opgenomen in de PWE raadpleging.

1. **Meer windmolens op zee.** Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan zullen er meer windmolens op de Noordzee worden bijgebouwd.
2. **Meer windmolens en zonneparken op land.** Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan zullen er meer windmolens en zonnepanelen op land worden bijgebouwd
3. **Invoering kilometerheffing.** Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan zal de wegenbelasting worden vervangen voor een kilometerheffing. Je betaalt niet meer voor het bezit van een auto of een motorfiets, maar voor het gebruik.
4. **Verlenging subsidie elektrisch rijden.** Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan zal de overheid doorgaan met het stimuleren van het kopen van een elektrische auto na 2025 met een pakket aan subsidies en kortingen.
5. **Verkleining veestapel door uitkoop en afoming.** Een kleinere veestapel leidt tot een afname van broeikasgassen. Als u kiest voor deze maatregel, zal de veestapel worden verkleind door een combinatie van uitkoop en afoming.
6. **Invoering vleesbelasting.** Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan voert de overheid een belasting op vlees in, waardoor Nederlanders minder vlees gaan eten. Daardoor hoeft er minder vlees te worden geproduceerd en neemt de uitstoot van broeikasgassen die vrijkomt bij de productie van vlees ook af.
7. **Verhogen energiebelasting op aardgas.** Momenteel betaalt iedereen energiebelasting over de hoeveelheid aardgas en elektriciteit die hij of zij gebruikt. Hoe meer energie je verbruikt hoe meer belasting je betaalt. Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan wordt het gebruik van aardgas duurder en dit stimuleert bewoners om na te denken over het verlagen van verbruik van aardgas.
8. **Stimuleren van isolatie van woningen.** Door te isoleren, wordt warmte in een woning beter vastgehouden. Er is dus minder energie nodig om een woning te verwarmen en dit vermindert de CO2 uitstoot. Als deelnemers kiezen voor deze maatregel dan zal de overheid woningeigenaren, verhuurders en huurders stimuleren om woningen te isoleren.
9. **Aanscherping CO₂ heffing industrie.** Om de uitstoot van broeikasgassen door de industrie terug te dringen, probeert de overheid het voor de industrie minder aantrekkelijk te maken om te produceren op een manier die veel CO2 uitstoot. Sinds 1 januari 2021 bestaat er een nationale CO2 heffing voor bedrijven in de industrie met een hoge CO2-uitstoot. Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, dan wordt de heffing aangescherpt.
10. **Meer subsidie afname CO₂ uitstoot industrie.** Bedrijven die technieken inzetten om de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen te verlagen komen in aanmerking voor subsidie van de rijksoverheid. Als deelnemers kiezen voor deze maatregel, zal de subsidie voor de industrie worden verlengd en/of verhoogd tot aan 2030

Om deelnemers toch de mogelijkheid te geven om meer maatregelen te beoordelen dan de bovenstaande 10, werden er drie extra maatregelen geselecteerd waarbij deelnemers in het tweede deel van de raadpleging konden aangeven of zij deze wel of niet zouden adviseren. Dit zijn allemaal maatregelen die (op de lange termijn) een grote bijdrage kunnen leveren aan het reduceren van broeikasgassen. Figuur 3 toont de vraagstelling bij het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging.

Figuur 3: Screenshot van het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging

In onderdeel 1 was u verplicht om een aantal maatregelen te adviseren om de nationale klimaatdoelstellingen in 2030 te halen. In onderdeel 2 vragen wij nog een keer of u deze maatregelen zou aanbevelen aan de overheid. U kunt nu alle maatregelen afraden of juist aanbevelen. Ook vragen we u om maatregelen zoals kernenergie en groene waterstof te beoordelen waarvan het minder zeker is dat zij al voor 2030 een grote bijdrage leveren aan de nationale klimaatdoelstellingen. Tot slot vragen we u of u een verhoging van de vliegbelasting zou aanbevelen (deze maatregel draagt niet bij aan de nationale klimaatdoelstellingen, maar leidt wel tot een afname van broeikasgassen wereldwijd).

Zou u de volgende maatregelen aanbevelen of afraden aan de overheid?		
	Ik zou deze maatregel aanbevelen	Ik zou deze maatregel afraden
Meer windmolens op zee	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Invoering kilometerheffing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkleining veestapel door uitkoop/afroming	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Invoering vleesbelasting	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stimuleren isolatie van woningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meer subsidie afname CO2 uitstoot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bouwen kerncentrales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Investeren in groene waterstof	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verhogen van de vliegbelasting	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Omdat ook het tweede onderdeel nog beperkt is – deelnemers kunnen slechts 13 maatregelen beoordelen – kregen deelnemers aan het eind van de raadpleging de mogelijkheid om aan te geven welke andere maatregelen zij zouden aanbevelen aan de regering.

Stap 2. Het vaststellen van informatie over de effecten van de beleidsopties

De tweede stap in het opzetten van de PWE bestaat uit het vaststellen van de positieve- en negatieve effecten van de beleidsopties. Het effect van de maatregelen op het reduceren van broeikasgassen is grotendeels gebaseerd op het rapport “Bestemming Parijs” (Van Geest et al., 2021). Wanneer er informatie miste over de effectiviteit van een

maatregel werden externe experts benaderd die berekeningen uitvoerden op basis van bijvoorbeeld het Energy Transition Model van Quintel Intelligence. Daarnaast zijn er documenten geraadpleegd van bestaande berekeningen, zoals rapporten van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ook de kosten van de maatregelen zijn gebaseerd op het rapport "Bestemming Parijs".

Alle maatregelen die onderdeel uitmaakten van de PWE hadden invloed op CO₂ emissies en kosten, maar maatregelen hadden bijvoorbeeld ook effect op gezondheid, werkgelegenheid en natuur. Deze overige positieve en negatieve effecten zijn eerst in kaart gebracht op basis van informatie van rapporten van onderzoeksinstituten zoals CE Delft en het PBL. Om een gebalanceerd beeld te geven van effecten van de maatregelen, besloten we om informatie te geven over minimaal één ander positief effect van de maatregel en één ander negatief effect. Deze informatie is vervolgens voorgelegd aan experts op het gebied van de verschillende sectoren, zoals energie en mobiliteit, om de informatie te verifiëren en waar nodig aan te vullen. Naast de betrouwbaarheid van de informatie, is er ook gekeken naar de begrijpelijkheid van de informatie, om te zorgen dat deelnemers met verschillende opleidingsniveaus konden deelnemen. Communicatie-experts hebben de teksten gereviseerd, de teksten zijn getoetst door middel van pilot sessies waarin deelnemers een concept van de PWE-raadpleging invulden.

Uiteraard zijn de effectschattingen van maatregelen in de klimaatraadpleging zeer onzeker. Onzekerheid rond effectschattingen is voor het opzetten van een PWE-raadpleging echter geen probleem. Sterker nog, onzekerheid is zelfs wenselijk. Voor het opzetten van een PWE is het nodig om in termen van bandbreedten informatie te hebben over de effecten van versoepelopties. Om te kunnen schatten in welke mate voorkeuren van Nederlanders voor een maatregel afhangt van de kosten van de maatregel en de invloed van de maatregel op CO₂-reductie is het nodig om respondenten verschillende versies van de PWE te laten maken. Om een voorbeeld te geven, sommige respondenten kregen te zien dat extra inzetten op een invoering van de vleesbelasting zou leiden tot een reductie van 3 megaton, terwijl het de staatskas 1 miljard euro zou opleveren in de periode 2021 – 2030, terwijl andere respondenten te zien kregen dat het zou leiden tot een reductie van 4 megaton, terwijl het de staatskas 1,4 miljard euro zou opleveren. De noodzaak van het presenteren van verschillende informatie kunnen we illustreren met een voorbeeld: stel dat je wilt weten hoeveel geld mensen bereid zijn te betalen voor een kopje koffie en je vraagt 1.000 mensen of zij bereid zijn om 50 cent voor het kopje koffie te betalen. Stel dat alle individuen deze vraag met 'ja' beantwoorden, dan weet je niet of deze mensen ook 80 cent of zelfs 1,50 euro bereid zijn te betalen voor de koffie. Als je de betalingsbereidheid voor een kopje koffie wilt weten, dan is het veel slimmer om de 1.000

mensen bijvoorbeeld in 10 groepen in te delen. De eerste groep krijgt dan de vraag of zij bereid zijn om 50 cent te betalen, de tweede groep wordt gevraagd of zij 75 cent willen betalen etc. Om deze reden maken we verschillende versies (designs) van het experiment.

Stap 3: vaststelling beperkingen deelnemers

Ten derde moesten we de beperking vaststellen die respondenten in de PWE kregen opgelegd. In eerdere PWE-raadplegingen is ervoor gekozen om respondenten keuzes te laten maken waarin ze beperkt werden door een financiële budgetrestrictie (Mouter et al., 2021a; Mulderij et al., 2021) of een beperkte capaciteit van het zorgstelsel (Mouter et al., 2021b). In andere PWEs is ervoor gekozen om respondenten een beperkt aantal punten te laten verdelen (Mouter et al., 2021c; Spruit en Mouter; 2020; 2021). Omdat het behalen van een doel om CO₂ te reduceren centraal stond bij het kernvraagstuk van deze raadpleging, hebben wij ervoor gekozen om te werken met de restrictie dat deelnemers minimaal 27 megaton moesten besparen. Het rapport "Bestemming Parijs" bevat ook een analyse van de mate waarin de maatregelen invloed hebben op het overheidsbudget. De studiegroep heeft zowel pakketten aan maatregelen doorgerekend waarvoor geldt dat het overheidsbudget (uitgaven – belastinginkomsten) niet veranderd (budgetneutraal) als pakketten waarbij de netto overheidsuitgaven aan klimaatbeleid (uitgaven – belastinginkomsten) elk jaar met 1,5 miljard euro toenemen (zie blz. 71 van het rapport). In een periode van 10 jaar gaat het om een toename van overheidsuitgaven van 15 miljard euro. We hebben deze 15 miljard opgenomen als tweede restrictie. Het advies van deelnemers kon er niet voor zorgen dat het overheidsbudget in de periode 2021-2030 met meer dan 15 miljard omhoog zou gaan.

2.2. Dataverzameling

We hebben de PWE uitgevoerd onder een random getrokken steekproef van 2.163 Nederlanders die als doel had om een representatief beeld te geven van de voorkeuren van de Nederlandse bevolking boven de 18 jaar. Daarnaast hebben we de PWE opengesteld voor alle Nederlanders boven de 18 jaar. 8.647 Nederlanders deden mee aan deze open raadpleging. Waarom hebben we de klimaatraadpleging zowel gedaan met een representatieve groep als met groep die zichzelf heeft aangemeld? We zien dat burgerparticipatie door burgers en bestuurders als legitiem wordt ervaren als twee kernwaarden geborgd zijn. Ten eerste is dat 'representativiteit'. Voorkeuren van een groep participerende burgers moeten een zo goed mogelijke afspiegeling geven van de voorkeuren van de Nederlandse bevolking. Dit realiseren we door de PWE te laten doen door een steekproef die een goede dwarsdoorsnede vormt van de Nederlandse bevolking. De steekproef is getrokken door Dynata. Deelnemers hebben meegedaan tussen 22

februari en 21 maart. Deelnemers kregen een kleine financiële compensatie voor hun deelname. Een tweede kernwaarde is 'inclusiviteit'. Alle Nederlanders die hun voorkeuren willen doorgeven aan de overheid moeten de kans krijgen om aan het onderzoek deel te nemen. Een nadeel van een 'representatieve PWE' is dat grote groepen Nederlanders worden uitgesloten van deelname. We hebben de kernwaarde 'inclusiviteit' in dit onderzoek geborgd door de PWE vanaf 5 maart tot 31 maart open te stellen voor alle Nederlanders boven de 18 jaar. Een nadeel van deze 'open PWE' is dat we als onderzoekers geen controle hebben over welke Nederlanders er wel en niet meedoen. De resultaten zouden kunnen worden beïnvloed door voorstanders of tegenstanders van maatregelen die veel deelnemers op de been weten te brengen. Maar dit probleem kan weer worden opgelost door de PWE ook te doen met een gecontroleerde steekproef. We hebben zowel een 'representatieve PWE' als een 'open PWE' uitgevoerd omdat aan beiden voor- en nadelen zitten. In dit rapport rapporteren wij over de voorkeuren van beide groepen en in de publieke discussie kunnen beiden gebruikt worden als puzzelstukje voor het maken van klimaatbeleid.

2.3. Socio-demografische gegevens van de deelnemers

Hieronder rapporteren wij de kenmerken van de deelnemers uit het internetpanel en de open deelname. Het internetpanel is zo getrokken dat het een representatief beeld oplevert van de voorkeuren van de Nederlandse populatie boven de 18 jaar voor de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Statistische testen laten zien dat het internetpanel ook daadwerkelijk representatief is op de kenmerken geslacht en opleidingsniveau, maar niet op leeftijd. Jongeren en de groep 55-64 jaar waren oververtegenwoordigd. Indien relevant rapporteren wij de consequenties in de resultatensectie. De open deelname verschilt qua kenmerken sterk van de populatie. Dit is te verwachten en ook niet het doel, want het doel is om iedereen die wil participeren de kans te geven om te participeren. Mannen en hoogopgeleiden zijn sterk oververtegenwoordigd in de open raadpleging.

Tabel 1: kenmerken van de steekproef

	Internet panel	Open deelname	Populatie	Chi-Square test
Man	49,3%	66,7%	49,3%	<i>Internet</i> Chi.Sq. 0,027*** df = 1
Vrouw	50,3%	32,5%	50,7%	

18-24 jaar	18,3%	6,9%	10,9%	<i>Internet</i> Chi.Sq. 132,973 df = 5
25-34 jaar	15,0%	18,1%	15,8%	
35-44 jaar	11,2%	14,0%	14,8%	
45-54 jaar	15,0%	19,4%	18,0%	
55-64 jaar	19,4%	22,7%	16,7%	
65+ jaar	21,1%	18,9%	23,8%	
Basisonderwijs, VMBO, havo/vwo-onderbouw, MBO1	26,2%	2,3%	28,5%	<i>Internet</i> Chi.Sq. 7,222** df = 3
Havo/vwo-bovenbouw, MBO2-4	36,6%	11,2%	36,8%	
HBO/WO bachelor	23,1%	32,3%	21,5%	
HBO/WO master	14,1%	54,1%	13,1%	
Omgeving++				
Dorp	23,7%	22,7%		
Kleine stad	20,1%	14,4%		
Middelgrote stad	27,2%	21,5%		
Grote stad	27,7%	41,1%		
Provincie				
Randstad	44,9%	54,0%		
Regio	55,1%	46,0%		
Politieke voorkeur+++				
Links/progressief	24,9%	40,9%		
Centrum	15,4%	23,1%		
Rechts/conservatief	30,1%	11,3%		
Andere partij	2,5%	8,5%		

De Chi-Square tests zijn eenzijdig (rechts) en inverted, zodat een lagere Chi-Squared waarde (Chi.Sq) een betere match met de populatie betekent. * Significant op 10%, ** Significant op 5% en *** significant op 1%.

+Een kleine stad bestaat uit 5.000-25.000 inwoners, een middelgrote stad uit 25.000-100.000 inwoners en een grote stad uit meer dan 100.000 inwoners.

+++De clustering van politieke partijen is als volgt gemaakt: Linkse/progressieve partijen zijn DENK, GroenLinks, PvdA, PvdD en SP. Partijen in het midden van het spectrum zijn 50Plus, CDA, CU, D66 en VOLT. Rechts/conservatieve partijen zijn FvD, JA21, PVV, SGP en VVD.

3. RESULTATEN

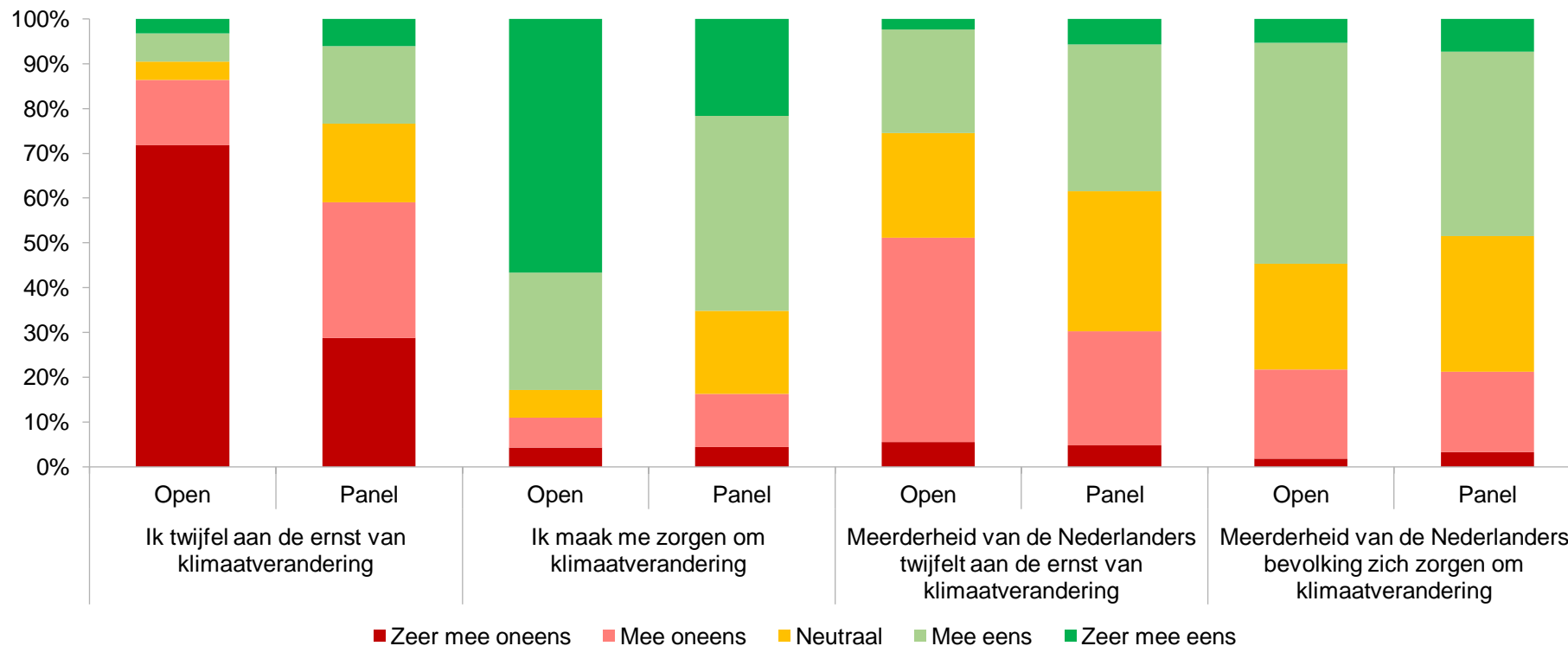
Een PWE produceert zowel kwantitatieve als kwalitatieve resultaten. Sectie 3.1 beschrijft descriptieve resultaten, sectie 3.2 de uitkomsten van latente klasse clusteranalyses en sectie 3.3 de kwalitatieve resultaten. Sectie 3.4 gaat vervolgens in op de uitkomsten van de deliberatieve sessies en sectie 3.5 bespreekt overige ideeën die deelnemers inbrachten.

3.1. Descriptieve resultaten

Voordat deelnemers begonnen aan de klimaatraadpleging stelden we hen een aantal algemene vragen over klimaatverandering om te kijken of deelnemers uit het internetpanel en de open raadpleging hier anders tegenaan kijken. Figuur 4 laat zien dat 23% van de deelnemers van het internetpanel twijfelt aan de ernst van klimaatverandering, terwijl dit geldt voor 9% van de deelnemers aan de open raadpleging. Voor de open raadpleging geldt dat 83% het eens is met de stelling "ik maak mij zorgen om klimaatverandering", terwijl dit geldt voor 65% van het internetpanel. We hebben ook gevraagd hoe mensen dachten dat de meerderheid van de Nederlanders deze vragen zou beantwoorden. Figuur 4 laat zien dat met name de deelnemers van de open raadpleging het idee hebben dat hun mening afwijkt van de mening van de meerderheid van de Nederlanders als het gaat om twijfels over de ernst van klimaatverandering en zorgen over klimaatverandering. Zo denkt 25% dat de meerderheid van de Nederlanders twijfelt over de ernst van klimaatverandering. 16% (25% - 9%) van de deelnemers aan de open raadpleging twijfelt dus zelf niet aan de ernst van klimaatverandering, maar denkt wel dat de meerderheid van de Nederlandse bevolking hieraan twijfelt. Tot slot vroegen we aan deelnemers om te reageren op de stelling "ik vind dat de Nederlandse overheid meer zou moeten doen om klimaatverandering tegen te gaan". 81% van het internetpanel is het hiermee eens en 88% van de deelnemers aan de open raadpleging.

Figuur 4: reacties van deelnemers op de stellingen voorafgaande aan de raadpleging

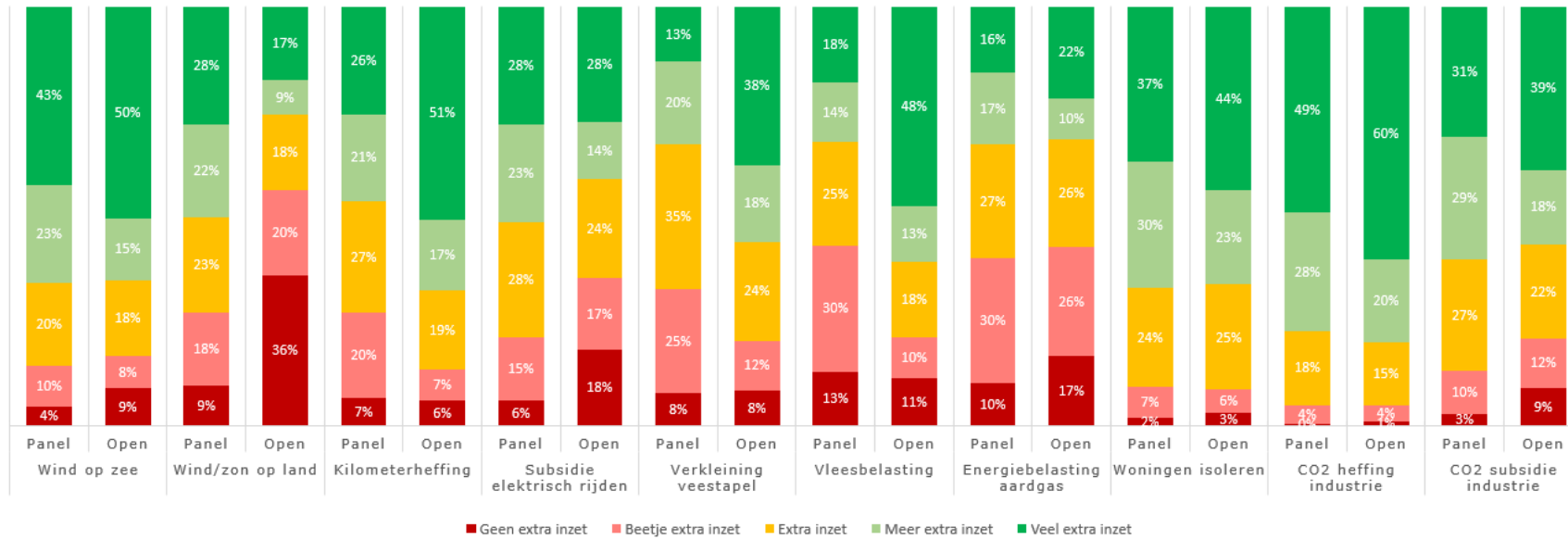
We stellen u een aantal algemene vragen over uw mening over het klimaatbeleid in Nederland.
In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?



Figuur 5 presenteert zowel voor de PWE met het internetpanel als voor de open PWE het percentage respondenten dat heeft geadviseerd om de maatregelen in een bepaalde mate toe te passen. Het is direct te zien dat deelnemers uit de open raadpleging vinden dat maatregelen in intensere mate moeten worden toegepast als we dit vergelijken met het internetpanel. Om een voorbeeld te geven: in de internetraadpleging vindt 18,2% van de deelnemers dat de vleesbelasting maximaal moet worden ingevoerd, terwijl 12,9% vindt dat er geen vleesbelasting moet worden ingevoerd. In de open raadpleging ligt deze verhouding op 47,7% maximale toepassing ten opzichte van 11,2% die adviseert om geen vleesbelasting in te voeren. Een belangrijke uitzondering is de maatregel: "meer windmolens en zonneparken op land". 28,1% van de deelnemers uit het internetpanel vindt dat deze optie maximaal moet worden ingevoerd, terwijl 9,5% vindt dat er geen extra windparken of zonneparken moeten worden bijgebouwd. In de open raadpleging zien we een tegenovergesteld beeld. 17,4% van de deelnemers vindt dat deze optie maximaal moet worden toegepast om de klimaatdoelstellingen in 2030 te halen, terwijl 35,9% van mening is dat er geen extra windparken of zonneparken moeten worden bijgebouwd. Ook zijn deelnemers aan de open raadpleging negatiever over de verlenging van de subsidie voor elektrisch rijden dan deelnemers uit het internetpanel. Verder valt het op dat drie maatregelen relatief goed uit de bus komen in zowel de raadpleging met het internetpanel als de open raadpleging. Meer dan 80% van de deelnemers vindt dat "meer windmolens op zee", "aanscherping CO₂ heffing industrie" en "stimuleren van isolatie van woningen" extra moeten worden toegepast en meer dan 35% adviseert de overheid zelfs om deze maatregelen maximaal moet toepassen. Tot slot scoren de kilometerheffing en de vleesbelasting een stuk beter in de open raadpleging dan in de raadpleging met het internet panel.

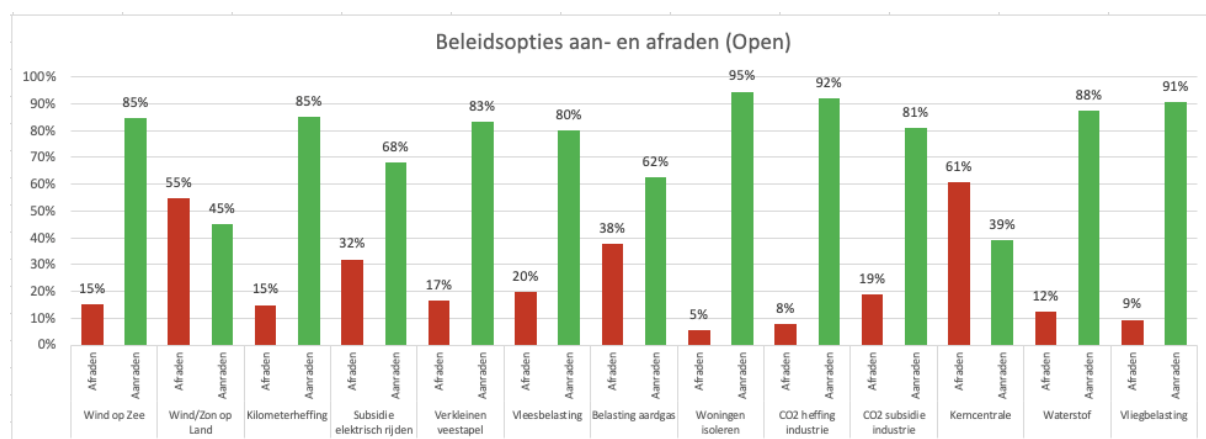
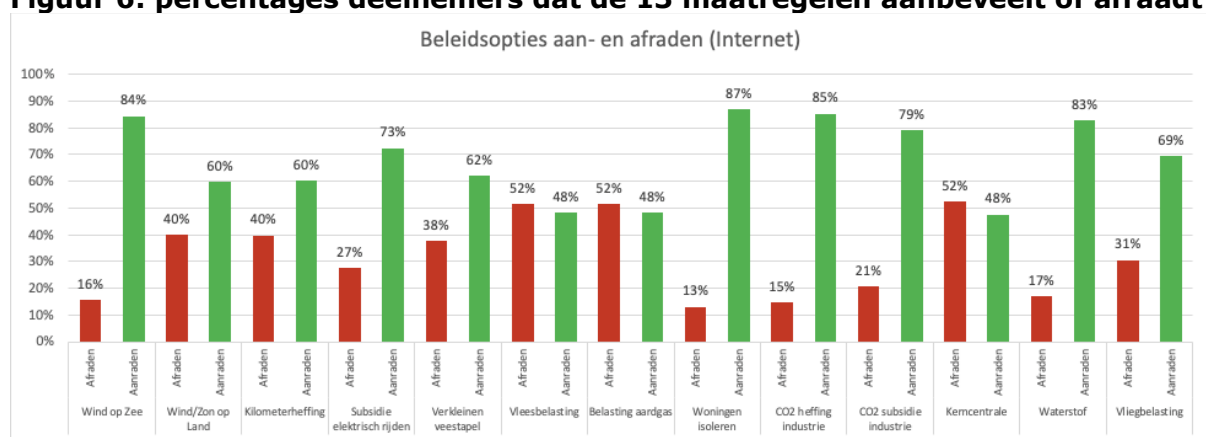
Figuur 5: Mate waarin deelnemers vinden dat de maatregelen moeten worden toegepast

Mate waarin deelnemers vinden dat maatregelen moeten worden toegepast om 2030 doelen te halen



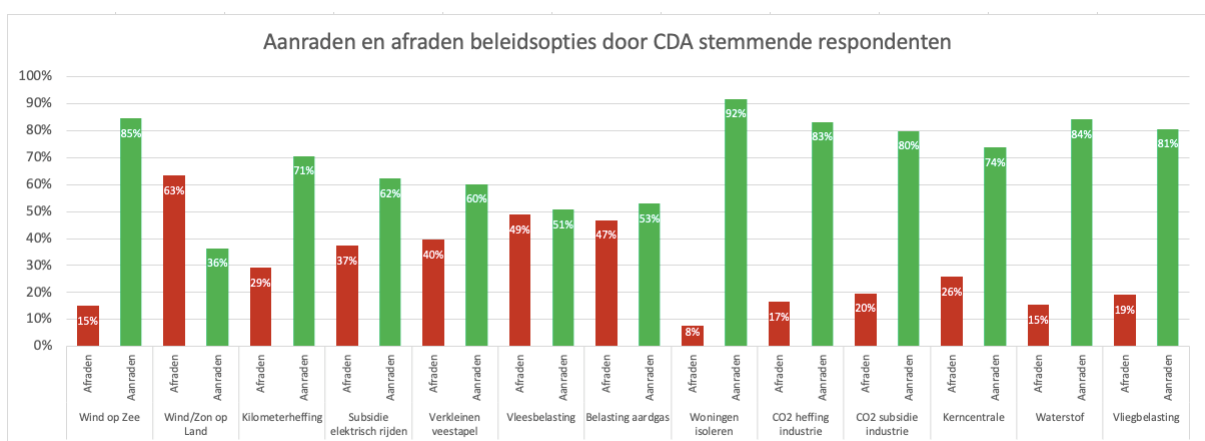
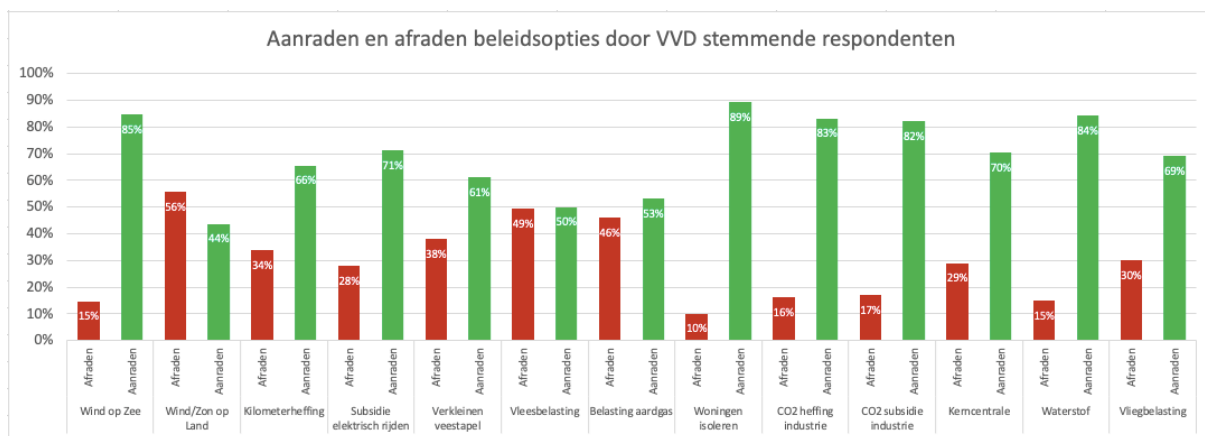
Nadat deelnemers hun advies hadden gegeven in de PWE konden zij nog een keer aangeven of ze de 10 maatregelen zouden aanbevelen of afraden aan de overheid. Ook konden zij een advies geven over drie andere maatregelen (bouwen van kerncentrales, investeren in groene waterstof en het verhogen van de vliegbelasting). Figuur 6 laat zien dat de aanbevelingen die respondenten doen sterk overeenkomen met de aanbevelingen die zij doen in de PWE over de mate waarin de 10 maatregelen moeten worden toegepast. Meer windmolens op zee, aanscherping CO₂ heffing industrie en stimuleren van isolatie van woningen scoren het best onder deelnemers van het internetpanel. Ook maatregelen als "subsidie afname CO₂ uitstoot industrie", "verhogen van de vliegbelasting", "investeren in groene waterstof" en het "verlengen van de subsidie voor elektrisch rijden" kunnen op veel steun rekenen. Het bouwen van kerncentrales scoort zowel slecht in de raadpleging met het internetpanel en de open raadpleging. Het invoeren van de vleesbelasting en het verhogen van de energiebelasting hebben niet de voorkeur van deelnemers uit het internetpanel en het bouwen van meer windmolens en zonneparken op land is niet populair onder deelnemers van de open raadpleging.

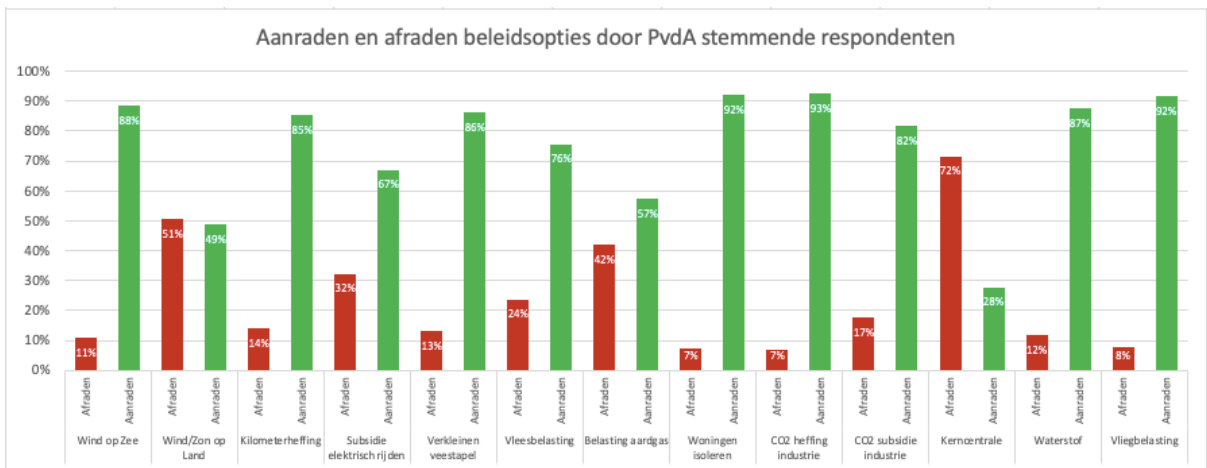
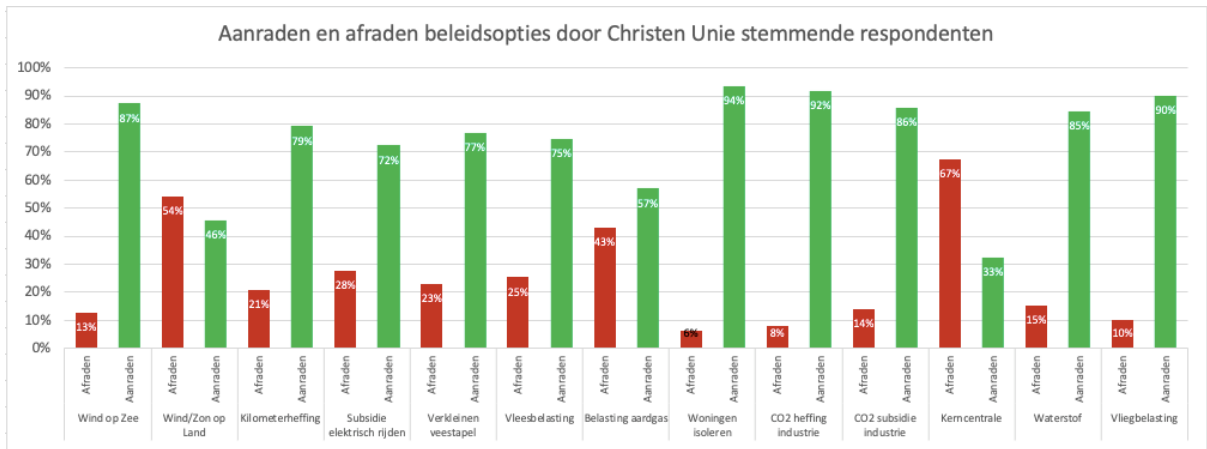
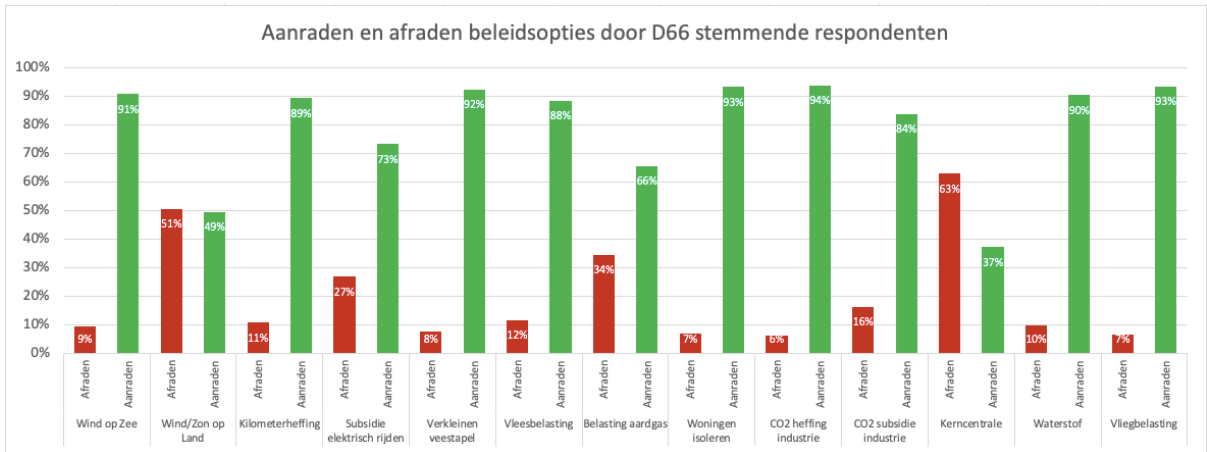
Figuur 6: percentages deelnemers dat de 13 maatregelen aanbeveelt of afraadt

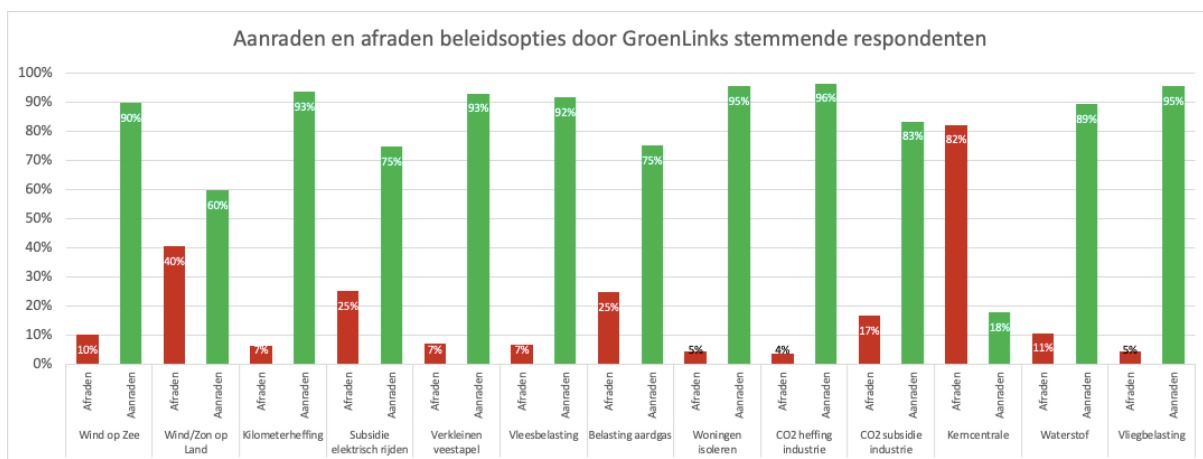


We hebben ook gekeken of er veel verschil is tussen deelnemers die hebben gestemd op verschillende politieke partijen wat betreft de maatregelen die ze aanbevelen. Figuur 7 laat zien dat er nauwelijks verschil bestaat tussen stemmers van de zes partijen die op dit moment nauw betrokken zijn bij het formatieproces. Een uitzondering is het bouwen van kerncentrales. De meerderheid van de deelnemers die op de VVD en het CDA stemmen beveelt deze optie aan, terwijl deze maatregel wordt afgeraden door een meerderheid van deelnemers die op D66, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie stemmen. CDA stemmers zijn negatiever over het bouwen van meer windmolens en zonnepanelen op land. Er is een groot verschil tussen CDA- en VVD stemmers aan de ene kant en D66, PvdA, GroenLinks en ChristenUnie stemmers aan de andere kant als het gaat om de wenselijkheid van de maatregelen "invoeren vleesbelasting" en "verhogen energiebelasting aardgas".

Figuur 7: Zes partijen (VVD, GroenLinks, D66, CDA, PvdA en ChristenUnie) aan- en afraden opties (Open en Internet samples zijn bij elkaar genomen):







Daarnaast hebben we geanalyseerd of er een relatie is te ontdekken tussen klimaatmaatregelen die deelnemers aanbevelen en afraden. We zien zowel bij deelnemers uit het internetpanel als bij deelnemers aan de open raadpleging dat een grote groep het bouwen van kerncentrales afraadt, terwijl zij andere maatregelen aanbevelen. Bij de open raadpleging valt het op dat 43% het bouwen van meer windmolens op zee aanbeveelt, terwijl zij het bouwen van meer windparken/zonneparken op land afraden, terwijl slechts 3% het bouwen van meer windparken op land aanbeveelt en het bouwen van meer windparken/zonneparken op land afraadt.

Tabel 2: Combinaties tussen het aanbevelen en afraden van maatregelen door deelnemers uit het internetpanel

	Aanbevolen												
	Afgeraden	Wind op zee	Wind/Zon op land	Kilometerheffing	Subsidie elektrisch rijden	Veestapel verkleinen	Vleesbelasting	Belasting aardgas	Woningen isoleren	CO2 heffing industrie	CO2 subsidie industrie	Kerncentrale	Waterstof
Wind op zee	-	30%	34%	22%	31%	44%	43%	9%	10%	16%	44%	12%	25%
Wind/Zon op land	6%	-	25%	14%	22%	30%	29%	6%	7%	10%	32%	8%	18%
Kilometerheffing	10%	25%	-	16%	18%	26%	26%	7%	7%	12%	31%	9%	14%
Subsidie elektrisch rijden	10%	27%	28%	-	26%	37%	35%	6%	8%	11%	40%	9%	20%
Veestapel verkleinen	9%	24%	20%	15%	-	24%	28%	7%	7%	11%	32%	8%	15%
Vleesbelasting	8%	19%	14%	13%	11%	-	18%	6%	7%	9%	26%	7%	10%
Belasting aardgas	7%	17%	15%	10%	14%	18%	-	6%	7%	9%	25%	7%	12%
Woningen isoleren	12%	33%	33%	20%	32%	44%	45%	-	9%	14%	46%	11%	24%
CO2 heffing industrie	11%	33%	32%	21%	30%	44%	44%	7%	-	13%	46%	11%	23%
CO2 subsidie industrie	10%	30%	31%	18%	28%	40%	40%	6%	7%	-	42%	10%	22%
Kerncentrales	7%	20%	18%	15%	17%	25%	24%	7%	8%	10%	-	8%	15%
Waterstof	11%	32%	32%	20%	29%	42%	42%	7%	9%	14%	43%	-	22%
Vliegbelasting	10%	27%	23%	17%	22%	31%	33%	7%	7%	12%	37%	9%	-

Tabel 3: Combinaties tussen het aanbevelen en afraden van maatregelen door deelnemers uit de open raadpleging

Afgeraden	Wind op zee	Wind/Zon op land	Kilometerheffing	Subsidie elektrisch rijden	Veestapel verkleinen	Vleesbelasting	Belasting aardgas	Woningen isoleren	CO2 heffing industrie	CO2 subsidie industrie	Kerncentrale	Waterstof	Vliegbelasting
Aanbevolen													
Wind op zee	-	43%	11%	25%	12%	14%	30%	4%	5%	16%	53%	9%	6%
Wind/Zon op land	3%	-	5%	13%	5%	6%	13%	2%	2%	8%	31%	6%	3%
Kilometerheffing	13%	46%	-	26%	11%	12%	29%	4%	4%	16%	55%	10%	5%
Subsidie elektrisch rijden	9%	36%	9%	-	10%	12%	22%	3%	3%	9%	43%	7%	5%
Veestapel verkleinen	11%	44%	9%	25%	-	9%	28%	4%	4%	15%	56%	10%	4%
Vleesbelasting	11%	42%	7%	24%	6%	-	25%	4%	3%	15%	56%	9%	3%
Belasting aardgas	9%	31%	6%	16%	7%	8%	-	3%	3%	10%	42%	8%	3%
Woningen isoleren	15%	52%	13%	29%	15%	18%	34%	-	6%	17%	58%	11%	8%
CO2 heffing industrie	14%	50%	12%	28%	13%	16%	33%	4%	-	16%	59%	10%	6%
CO2 subsidie industrie	12%	44%	11%	22%	13%	15%	28%	4%	5%	-	49%	9%	6%
Kerncentrales	9%	26%	9%	15%	12%	14%	19%	3%	6%	7%	-	5%	6%
Waterstof	14%	49%	12%	27%	14%	17%	33%	4%	6%	16%	54%	-	7%
Vliegbelasting	13%	49%	11%	28%	12%	14%	32%	4%	5%	17%	58%	10%	-

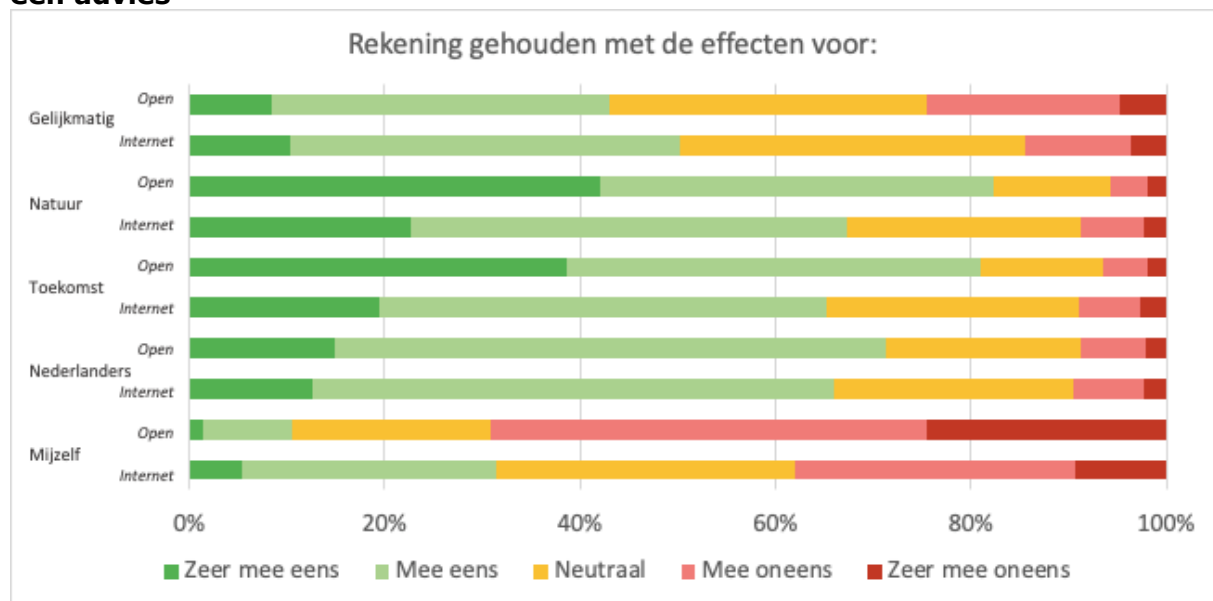
Nadat deelnemers hun advies hadden gegeven over de mate waarin klimaatmaatregelen moeten worden toegepast om de doelstellingen in 2030 te halen, werd hen gevraagd om te reageren op de volgende stellingen:

- Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar de effecten voor mijzelf
- Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar de effecten voor alle Nederlanders
- Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar de effecten voor toekomstige generaties
- Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar de effecten voor natuur en milieu
- Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar een gelijkmatige verdeling van de effecten over verschillende groepen in Nederland.

Ten eerste valt het op dat slechts een beperkt aandeel van de deelnemers aan de open raadpleging en de raadpleging met een internetpanel aangeeft dat zij vooral naar effecten die zij zelf zullen ervaren hebben gekeken bij het geven van een advies. Deelnemers hebben met name gekeken naar effecten voor toekomstige generaties en effecten voor de natuur. Het grote verschil tussen de mate waarin natuur en toekomstige generaties belangrijk zijn en eigenbelang onbelangrijk wordt geacht is aan de ene kant opvallend.

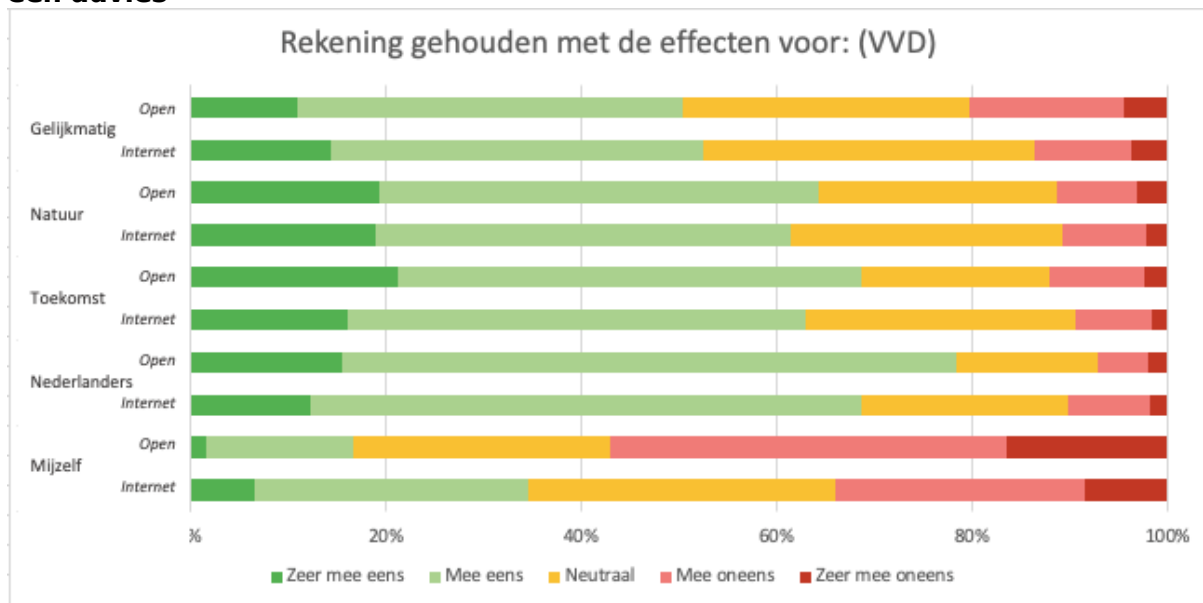
Aan de andere kant laten ook andere studies zien dat eigenbelang de minst belangrijke verklarende factor is voor acceptatie van milieubelastingen en het beprijsen van mobiliteit (Kallbekken & Sælen, 2011; Eliasson & Jonsson, 2011; Börjesson et al., 2015). Ten tweede valt het op dat op de open raadpleging mensen afkomen die relatief veel rekening houden met effecten voor de natuur en toekomstige generaties, terwijl de gemiddelde Nederlander die deelneemt aan de gesloten raadpleging met het internetpanel relatief veel waarde toekent aan effecten voor henzelf.

Figuur 8: Welke perspectieven hebben deelnemers gekozen bij het geven van een advies

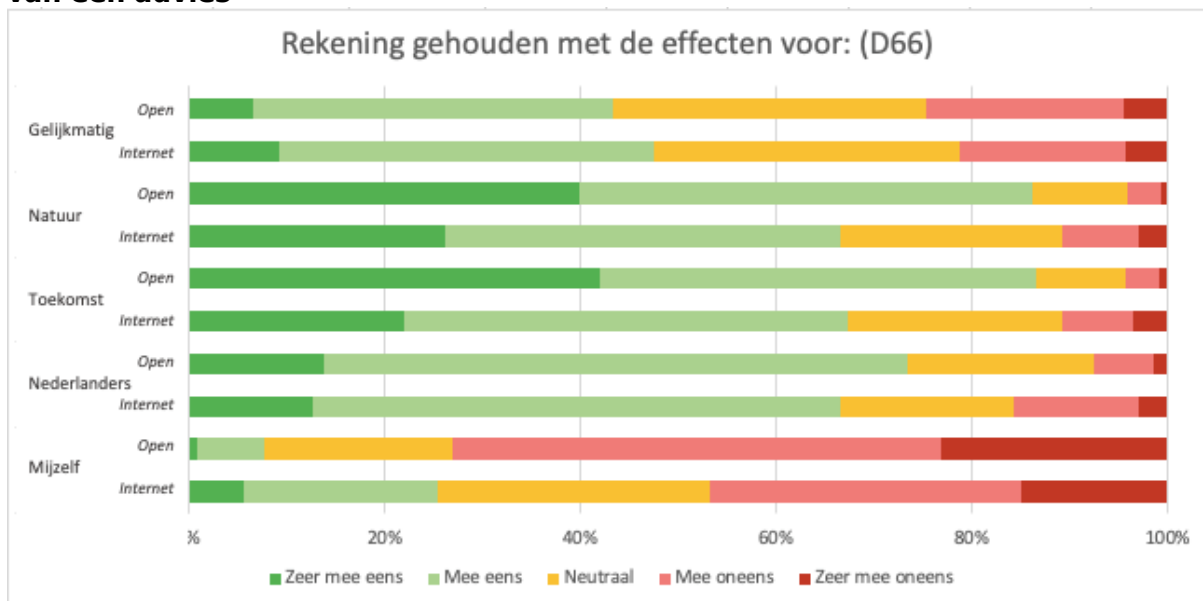


We hebben ook snel gekeken of mensen die stemmen op verschillende politieke partijen deze vraag anders beantwoorden. We zien niet zulke grote verschillen. GroenLinks- en D66 stemmers houden meer rekening met de natuur en toekomstige generaties bij het geven van een advies dan VVD-stemmers, maar ook voor VVD-stemmers geldt dat zij het minst hebben gekeken naar effecten voor henzelf bij het geven van een advies.

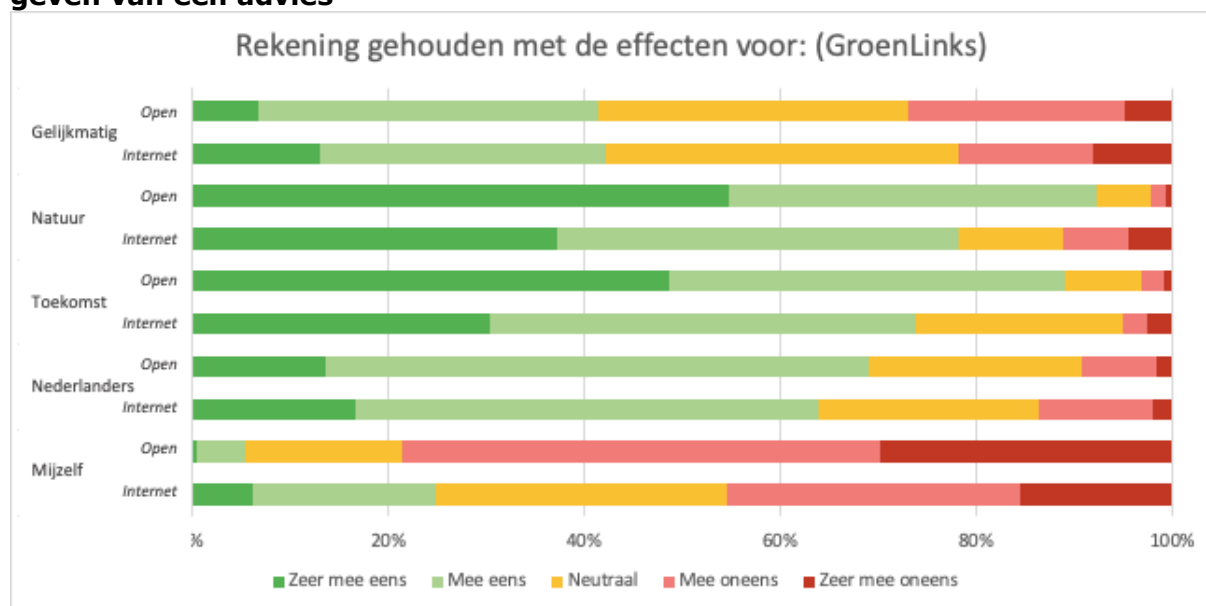
Figuur 9: Welke perspectieven hebben VVD-stemmers gekozen bij het geven van een advies



Figuur 10: Welke perspectieven hebben D66-stemmers gekozen bij het geven van een advies

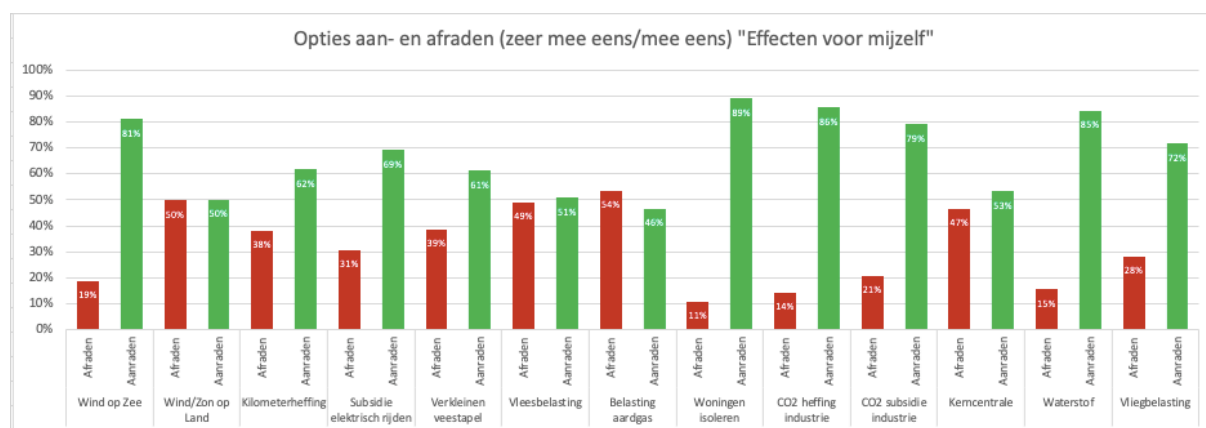


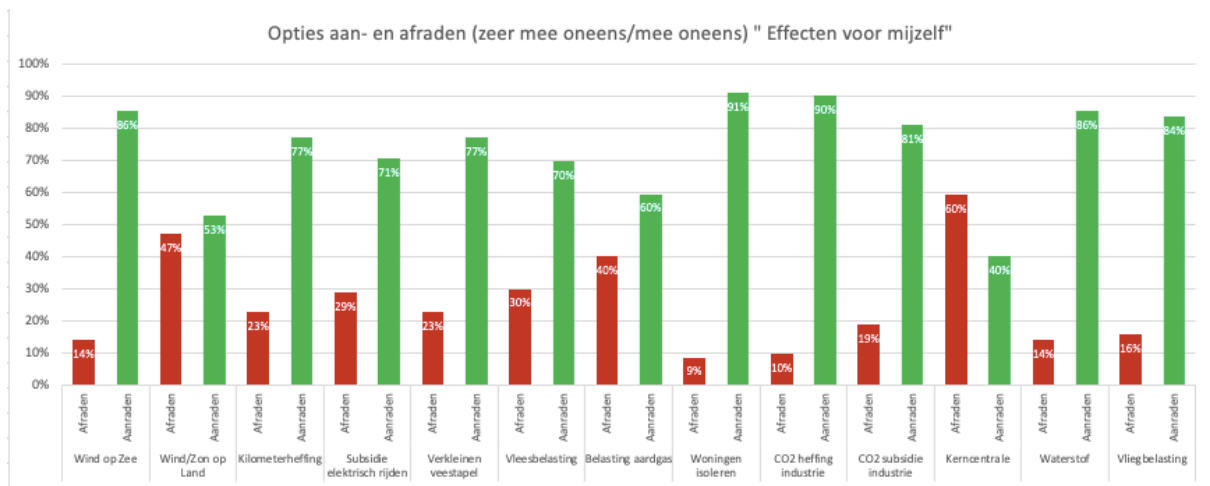
Figuur 11: Welke perspectieven hebben GroenLinks-stemmers gekozen bij het geven van een advies



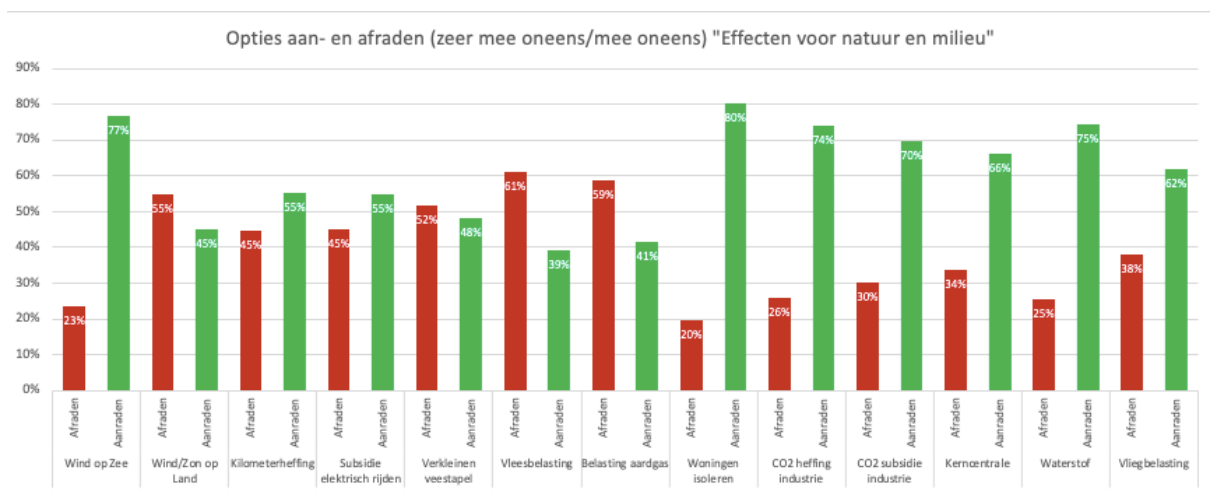
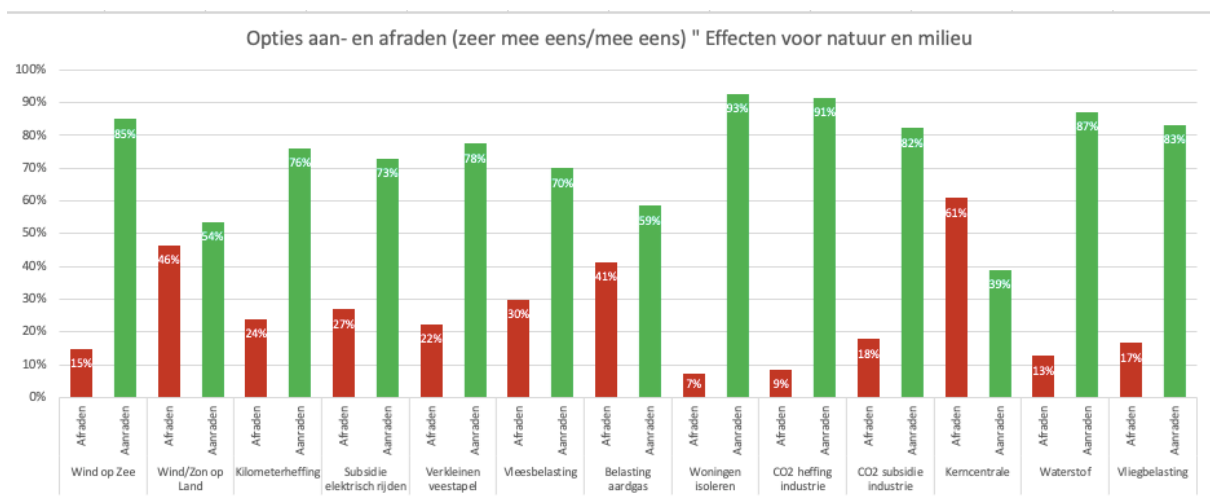
We hebben ook gekeken of deelnemers die het eens zijn met de stelling "Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar de effecten voor mijzelf" andere aanbevelingen doen dan deelnemers die het oneens zijn met deze stelling. Het valt op dat de meerderheid van de mensen die vooral naar effecten voor henzelf hebben gekeken positief is over het bouwen van kerncentrales en negatief over het verhogen van de energiebelasting op aardgas, terwijl dit andersom geldt voor de deelnemers die het oneens zijn met de stelling dat zij vooral naar effecten voor henzelf hebben gekeken bij het geven van een advies.

Figuur 12: Aan- en afraden 13 opties voor respondenten met zeer mee eens/mee eens op perspectief mijzelf (internetpanel en open raadpleging samengevoegd):





Figuur 13: Aan- en afraden 13 opties voor respondenten met zeer mee eens/mee eens op perspectief natuur (internetpanel en open raadpleging samengevoegd):



Verder zien we dat deelnemers die het eens zijn met de stelling "Bij het geven van het advies heb ik vooral gekeken naar de effecten voor natuur en milieu" veel positiever zijn

over de maatregelen “verkleining van de veestapel door uitkoop en afroming”, “invoering vleesbelasting”, “verhoging van de energiebelasting op aardgas” dan deelnemers die het oneens zijn met deze stelling. Voor het bouwen van kerncentrales geldt dit precies andersom.

We hebben ook geanalyseerd of deelnemers die de 13 maatregelen aanraden of afraden andere perspectieven hanteren. Allereerst valt het op dat de verschillen tussen voorstanders en tegenstanders van maatregelen in de perspectieven die ze hanteren klein zijn. Voor alle maatregelen geldt dat zowel voorstanders als tegenstanders het meest kijken naar de effecten voor toekomstige generaties en natuur en milieu bij het geven van een advies en het minst naar effecten voor henzelf. Als we inzoomen op de maatregelen dan zijn er wel – kleine – verschillen waarneembaar en die vatten we samen in onderstaande tabel. In de bijlage vindt u figuren die meer detailinformatie geven per maatregel. Tabel X laat zien dat de optie “bouwen van kerncentrales” een uitzondering is. Alleen voor deze optie geldt dat deelnemers die de optie aanraden minder hebben gekeken naar effecten voor natuur en toekomstige generaties en meer naar effecten voor henzelf dan deelnemers die deze optie hebben afgeraden. Maar ook voor het bouwen van kerncentrales geldt dat deelnemers die de optie afraden meer zeggen te kijken naar natuur en toekomstige generaties dan naar effecten voor henzelf.

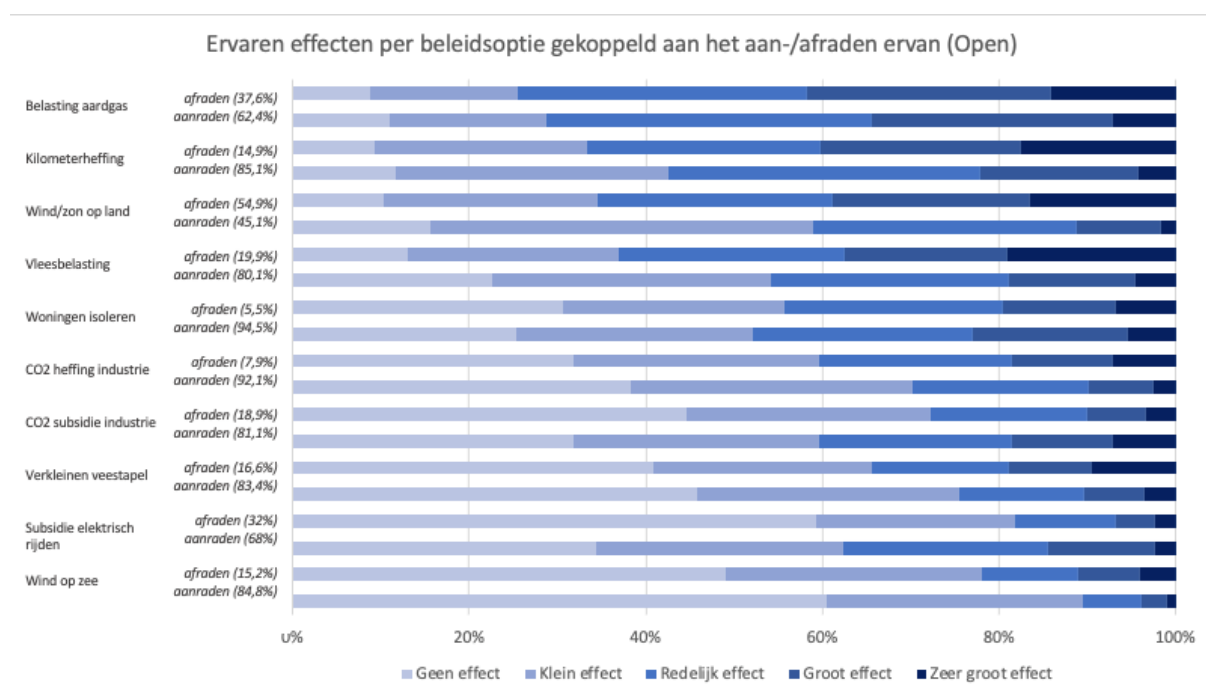
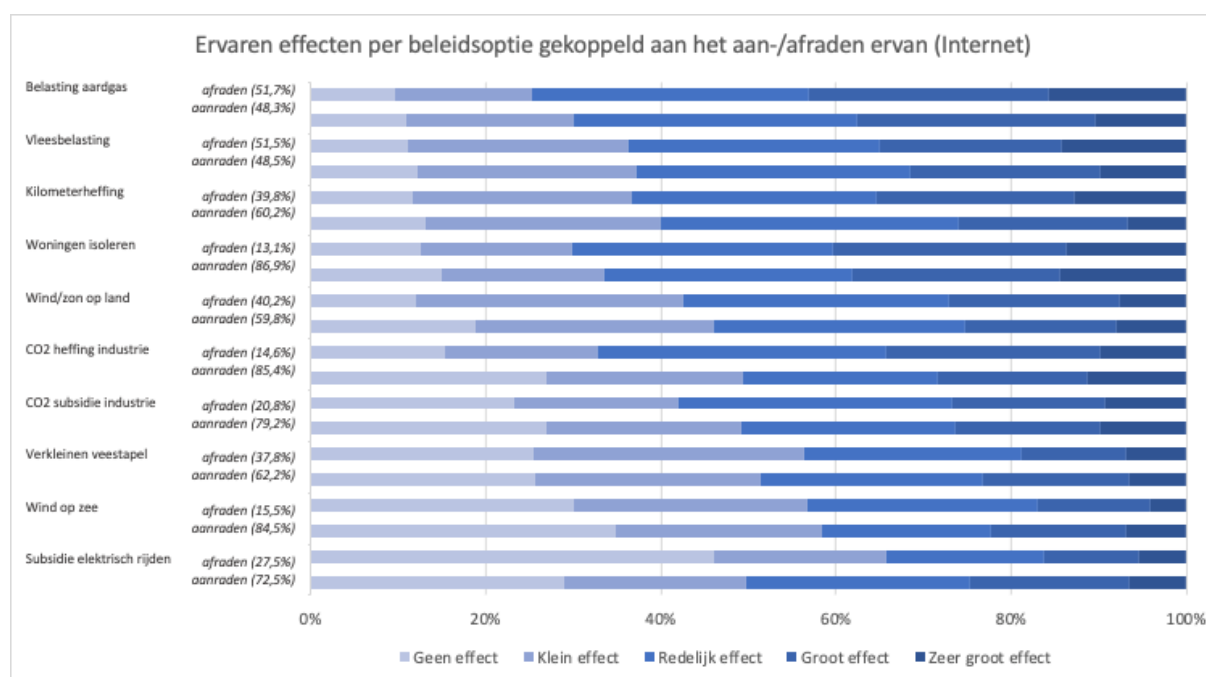
Tabel 4: Verschil in perspectieven tussen deelnemers die een optie aanraden en afraden.

	Internetaadpleging: waar kijken deelnemers die de optie aanraden meer of minder naar vergeleken met deelnemers die de optie afraden?	Open raadpleging: waar kijken deelnemers die de optie aanraden meer of minder naar vergeleken met deelnemers die de optie afraden?
Meer windmolens op zee		
Meer windmolens en zonneparken op land		Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf
Invoering kilometerheffing	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf
Verlenging subsidie elektrisch rijden		
Verkleining veestapel door uitkoop en afroming	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf
Invoering vleesbelasting	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf
Verhogen energiebelasting op aardgas		Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf

Stimuleren van isolatie van woningen	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf	
Aanscherping CO₂ heffing industrie	Meer: natuur en toekomstige generaties	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf
Meer subsidie afname CO₂ uitstoot industrie	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf	
Het bouwen van kerncentrales	Minder: natuur	Meer: effecten voor mijzelf Minder: natuur en toekomstige generaties
Investeren in groene waterstof	Meer: natuur en toekomstige generaties	
Verhogen van de vliegbelasting	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf	Meer: natuur en toekomstige generaties Minder: effecten voor mijzelf

Deelnemers is ook gevraagd om aan te geven in welke mate de 10 maatregelen die onderdeel waren van de PWE een effect zullen hebben op hun eigen leven. De onderstaande figuur presenteert allereerst in welke mate deelnemers van het internetpanel en de open raadpleging effecten verwachten van de 10 maatregelen. We maken ook een onderscheid tussen de deelnemers die de maatregelen aanraden en afraden. Als we kijken naar de internetraadpleging met het panel en de open raadpleging, dan zien we dat voor elke maatregel geldt dat het percentage deelnemers dat geen effect of een klein effect denkt te ervaren relatief groot is. Eén van de doelen van een PWE-raadpleging is om niet alleen burgers met een groot belang de kans te geven om hun voorkeuren door te geven, maar de raadpleging ook laagdrempelig genoeg te maken voor burgers die nauwelijks effecten van beleid zullen ervaren, maar die wel hun mening willen geven. We zien bij het internetpanel dat er weinig verschil is tussen deelnemers die maatregelen afraden of aanraden wat betreft de effecten die zij denken te ervaren door de maatregel. Ook zien we dat voor alle maatregelen geldt dat er onder de deelnemers aan de internetraadpleging een goede balans is tussen deelnemers die een (zeer) groot effect denken te ervaren en deelnemers die geen effect of een klein effect denken te ervaren. Er zijn uiteraard wel verschillen: "Verlenging subsidie elektrisch rijden", "Verkleining veestapel door uitkoop en afroming" en "Meer windmolens op zee" zijn maatregelen waar meer dan 50% van de deelnemers van denkt geen effecten of kleine effecten te ervaren, terwijl dit percentage bij "Verhogen energiebelasting op aardgas" rond de 25% ligt. Deelnemers uit het internetpanel verwachten met name effecten te ervaren van het verhogen van de belasting op aardgas en de vleesbelasting en dit zijn ook maatregelen die door meer dan de helft van de deelnemers wordt afgeraden.

Figuur 14 Ervaren effecten door deelnemers van de maatregelen uitgesplitst naar deelnemers die de maatregelen aan- en afraden, gesorteerd op ervaren effect:



De open raadpleging geeft een heel ander beeld. We zien grote verschillen tussen deelnemers die maatregelen afraden of aanraden wat betreft de effecten die zij denken te ervaren door de maatregel. Voor de maatregel “Meer windmolens en zonneparken op land” geldt dat bijna 40% van de deelnemers die de maatregel afraadt denkt grote of zeer grote effecten van de maatregel te ervaren, terwijl dit geldt voor ongeveer 10% van de

deelnemers die de optie aanbeveelt. Een zelfde beeld is te zien bij "invoering vleesbelasting" en "invoering kilometerheffing". Daarbij is er veel minder dan bij de internetraadpleging een balans tussen deelnemers die een (zeer) groot effect denken te ervaren en deelnemers die geen effect of een klein effect denken te ervaren. Minder dan 10% van de deelnemers denkt (zeer) grote effecten te ervaren van "meer windmolens op zee" en bij de "verhogen van de energiebelasting" ligt dit op 40%.

Ook als we de effecten die deelnemers ervaren van maatregelen bij elkaar optellen en het gemiddelde effect per maatregel berekenen voor de deelnemers die een maatregel aanbevelen of afraden, dan zien we een ander beeld bij deelnemers uit het internetpanel en de open raadpleging. Bij zowel "meer windmolens op zee" als "meer windmolens en zonneparken op land" zit er een veel groter verschil tussen het gemiddelde effect dat wordt ervaren door deelnemers die de maatregel afraden en aanraden bij de open raadpleging dan bij de raadpleging met het internetpanel.

Tabel 5: Gemiddeld ervaren effect door deelnemers die de maatregelen aanraden en afraden. 0 = geen effect; 1 = klein effect; 2 = redelijk effect; 3 = groot effect; 4 = zeer groot effect

	Internet panel aanraden	Internet panel afraden	Open raadpleging aanraden	Open raadpleging afraden
Meer wind op zee	1,34	1,34	0,54	0,92
Meer windmolens en zonneparken op land	1,68	1,79	1,36	2,12
Kilometerheffing	1,81	2,00	1,72	2,24
Verlening subsidie elektrische auto's	1,53	1,10	1,21	0,66
Verkleining veestapel	1,52	1,42	0,92	1,24
Vleesbelasting	1,93	2,01	1,47	2,14
Verhogen energiebelasting aardgas	2,07	2,22	2,01	2,23
Stimuleren isolatie	2,01	2,12	1,50	1,28
Aanscherpen CO2 heffing industrie	1,63	1,96	1,03	1,39
Meer subsidie CO2 reductie industrie	1,59	1,72	0,82	0,95

3.2. Uitkomsten van Latente Klasse Clusteranalyse

De combinatie van gekozen maatregelen en kenmerken van Nederlanders (bijv. geslacht, leeftijd, inkomen, politieke voorkeur) is verder geanalyseerd door middel van een latente klasse clusteranalyse. Deze geavanceerde methode identificeert groepen individuen die eenzelfde combinatie van maatregelen kiezen, een zogenaamd cluster. Het model maximaliseert de homogeniteit van keuzes binnen clusters en de heterogeniteit tussen de clusters. Daarnaast laat de analyse zien welke segmenten van de bevolking de grootste kans hebben om de desbetreffende combinatie van maatregelen te kiezen op basis van persoonskenmerken als leeftijd, geslacht en inkomen. Zo kan bepaald worden welke klimaatmaatregelen populair zijn onder welke groepen binnen de bevolking. Een voordeel van deze methode ten opzichte van andere methodes is dat op basis van statistische criteria een optimaal aantal clusters wordt bepaald.

3.2.1 Latente Klasse Clusteranalyse van de adviezen in de PWE

Het model laat zowel voor de internetraadpleging als de open raadpleging 4 duidelijke clusters zien. We stelden vast dat alleen leeftijd, stedelijkheid en politieke kleur invloed hadden op het clusters waarin deelnemers konden worden ingedeeld. Variabelen als 'inkomen' en 'opleidingsniveau' hadden hier geen invloed op. Hieronder presenteren we screenshots van de vier clusters die we identificeerden in beide samples. We beginnen bij de 4 clusters die we identificeerden in het internetpanel. Meer detailinformatie is in de bijlage te vinden.

Cluster 1 internetraadpleging (64%): "de gematigde meerderheid"

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet	
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>				INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>				INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afoming	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>				INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>				INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>				INFO

De gematigde meerderheid is geneigd om in alle sectoren te kiezen om maatregelen tot op zekere hoogte toe te passen. Deze groep adviseert de regering om relatief beperkt in te zetten op belastingen zoals een vleesbelasting en het verhogen van energiebelasting op aardgas. Aan de andere kant vindt deze groep dat de regering maximaal moet inzetten op windmolens op zee en windmolens en zonneparken op land. In deze groep zijn jongeren

die in steden leven oververtegenwoordigd. Wat betreft politieke kleur zijn zowel rechtsgeoriënteerde als linksgeoriënteerde stemmers goed vertegenwoordigd in deze groep.

Cluster 2 internetraadpleging (20%): “spaar de landbouw en wees voorzichtig met belastingen”

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>			INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>			INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>			INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>			INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>			INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afroming	<input type="checkbox"/>			INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>			INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>			INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>			INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>			INFO

Cluster 2 heeft vergeleken met Cluster 1 veel meer uitgesproken preferenties. Dit cluster zet vol in op zes verschillende maatregelen waaronder de maatregelen die betrekking hebben op de industrie, windmolens op zee en windmolens en zonneparken op land. Aan de andere kant, is deze groep niet gecharmeerd van de twee maatregelen die de landbouw raken en maatregelen zoals energiebelasting op aardgas die de burger direct in de portemonnee raken. In Cluster 2 zijn vooral ouderen die op het platte land wonen en die op politieke partijen aan de rechterzijde van het politieke spectrum stemmen oververtegenwoordigd.

Cluster 3 internetraadpleging (10%): “pak de landbouw, de industrie en de automobilist aan”

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>			INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>			INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>			INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>			INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>			INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afroming	<input type="checkbox"/>			INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>			INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>			INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>			INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>			INFO

Cluster 3 wijkt sterk af van Cluster 2 wat betreft hun preferenties over klimaatbeleid. Deze groep adviseert de regering juist om maximaal in te zetten op maatregelen die ervoor

zorgen dat uitstoot van broeikasgassen in de landbouw wordt teruggedrongen. Ook vindt deze groep dat de CO₂ heffing voor de industrie moet worden aangescherpt en zijn zij warm pleitbezorger van een maximale toepassing van de kilometerheffing. Net als bij Cluster 2 zijn ouderen die op het platteland leven oververtegenwoordigd. Het grote verschil is dat deelnemers die bij Cluster 3 kunnen worden ingedeeld geneigd zijn om te stemmen op politieke partijen aan de linkerkant van het politieke spectrum.

Cluster 4 internetraadpleging (6%): "Zet vol in op klimaatbeleid"

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet	
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>				INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>				INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afoming	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>				INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>				INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>				INFO

Tot slot identificeert het latente klasse clustermodel Cluster 4 dat de regering adviseert om vol in te zetten op klimaatbeleid. Dit Cluster 4 bestaat vooral uit jongeren die op linkse politieke partijen stemmen. Wie zien niet dat inwoners uit een bepaalde regio oververtegenwoordigd zijn.

Cluster 1 open raadpleging (48%): "pak de vleeseter, de industrie en de automobilist aan, maar zet geen windmolens en zonneparken op land neer"

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet	
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>				INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>				INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afoming	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>				INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>				INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>				INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>				INFO

De meeste deelnemers aan de open raadpleging kunnen worden ingedeeld in een cluster dat maximaal inzet op zes maatregelen. Allereerst de twee maatregelen die als doel hebben om broeikasgassen in de industrie terug te dringen, maar dit cluster stelt ook voor om een maximale variant van de vleesbelasting en de kilometerheffing in te voeren. Tot slot zet dit cluster ook maximaal in op het stimuleren van de isolatie van woningen en het

bouwen van windmolens op zee. Qua samenstelling van klimaatmaatregelen lijkt Cluster 1 van de open raadpleging sterk op Cluster 3 van de internetraadpleging. Een belangrijk verschil is dat Cluster 1 van de open raadpleging adviseert om geen extra windparken en zonneparken op land te bouwen. Cluster 1 bevat vooral Nederlanders die in de steden leven en op centrum-linkse partijen stemmen. Zowel ouderen als jongeren zijn goed vertegenwoordigd in dit cluster.

Cluster 2 open raadpleging (32%): “pak de landbouw, de industrie en de automobilist aan, maar zet geen windmolens en zonneparken op land neer en verleng de subsidie van elektrisch rijden niet”

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet	
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afoming	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO

Cluster 2 van de open raadpleging vertoont sterke gelijkenissen met Cluster 1. Een belangrijk verschil is dat deelnemers uit Cluster 2 vinden dat de maatregel “Verkleining veestapel door uitkoop/afoming” maximaal moet worden ingezet, terwijl zij minder positief zijn over subsidies voor de industrie en isolatie van woningen en vinden dat de subsidie op elektrisch rijden helemaal niet meer moet worden verlengd. In dit cluster zijn Nederlanders van middelbare leeftijd oververtegenwoordigd die op centrum-linkse partijen stemmen. Mensen uit dit cluster wonen zowel in dorpen als in (grote) steden.

Cluster 3 open raadpleging (11%): “Zet vol in op klimaatbeleid”

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet	
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afoming	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	INFO

Cluster 3 uit de open raadpleging maakt dezelfde keuzes als Cluster 4 uit de internetraadpleging. De socio-demografische kenmerken zijn ook hetzelfde. Jongeren uit de grote steden die op linksgeoriënteerde partijen die natuur een warm hart toedragen

(GroenLinks en de Partij voor de Dieren) zijn oververtegenwoordigd.

Cluster 4 open raadpleging (9%): "Zet sterk in op klimaatbeleid, maar ontzie de landbouw en zet geen windmolens en zonneparken op land neer".

Naam	Vergelijken	Geen extra inzet	Extra inzet	Veel extra inzet		
Aanscherping CO2 heffing industrie	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	INFO
Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	INFO
Verlenging subsidie elektrisch rijden	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	INFO
Invoering kilometerheffing	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	INFO
Meer windmolens en zonneparken op land	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				INFO
Verkleining veestapel door uitkoop/afroming	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				INFO
Invoering vleesbelasting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				INFO
Verhogen energiebelasting op aardgas	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			INFO
Stimuleren van isolatie van woningen	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	INFO
Meer windmolens op zee	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	INFO

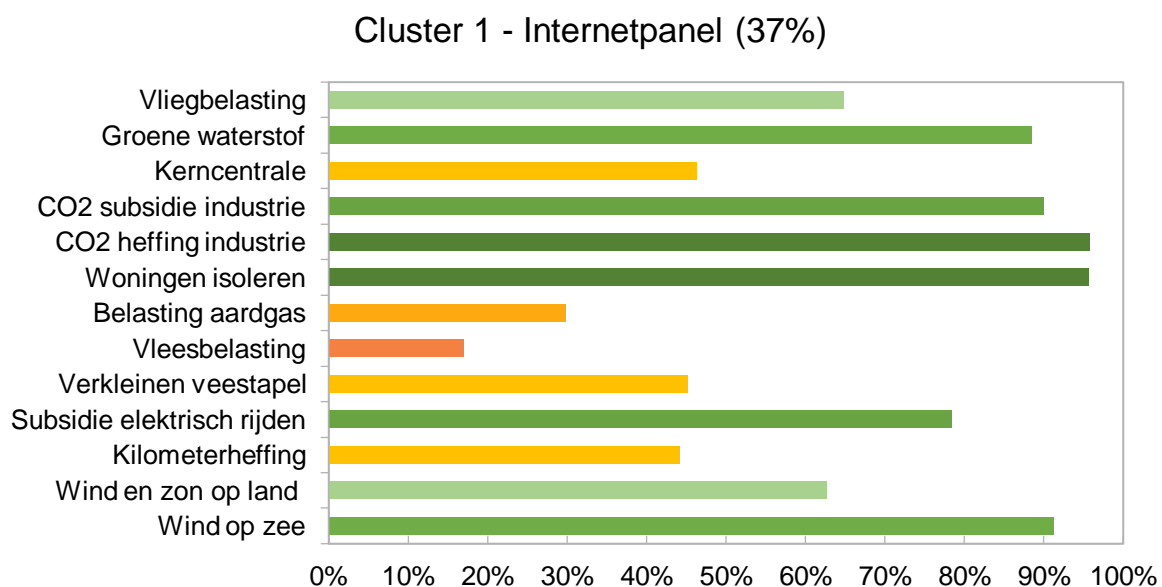
Cluster 4 van de open raadpleging heeft een scherpe mening over de 10 maatregelen die zij moesten beoordelen. Aan de ene kant stellen zij voor om maximaal in te zetten op zes maatregelen, maar aan de andere kant vinden zij dat de regering niet moet inzetten op maatregelen die als doel hebben om broeikasgassen in de landbouw terug te dringen en ook adviseren zij de overheid om geen extra windparken en zonneparken op land te bouwen. In dit cluster zijn Nederlanders van middelbare leeftijd die op centrum-rechtste partijen stemmen en die in dorpen en op het platteland leven oververtegenwoordigd.

Het valt op dat alle vier de clusters uit de open raadpleging adviseren om de maatregelen aanscherping CO₂ heffing industrie, invoering kilometerheffing en meer windmolens op zee maximaal toe te passen. In de internetraadpleging adviseren ook alle clusters een maximale toepassing van windmolens op zee. Voor de kilometerheffing en de aanscherping van de heffing in de industrie geldt dat 2 clusters uit de internetraadpleging adviseren om hier maximaal op in te zetten, terwijl 2 clusters alleen een extra inzet adviseren. Uit deze analyse volgt dat er een groot verschil zit tussen de internetraadpleging en de open raadpleging als het gaat om de mate waarin het bouwen van windmolens op land en zonneparken op land als wenselijk wordt ervaren. Bij de internetraadpleging adviseren drie clusters dat de regering maximaal moet inzetten op deze maatregel, terwijl bij de open raadpleging juist drie clusters van mening zijn dat deze maatregel helemaal niet moet worden toegepast.

3.2.2 Latente Klasse Clusteranalyse van de adviezen na de PWE

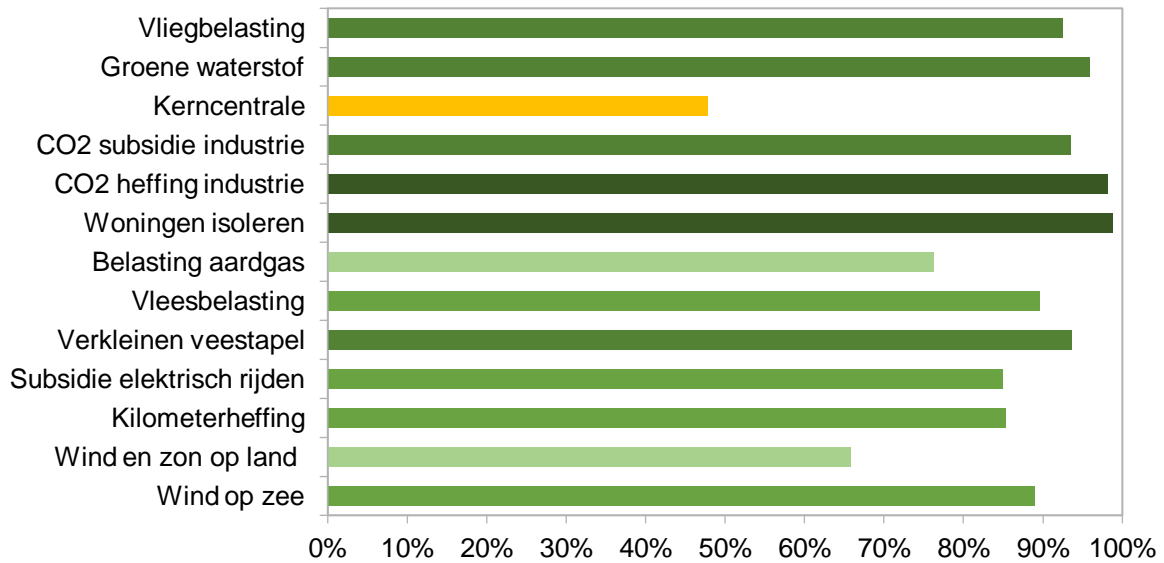
In het tweede onderdeel van de raadpleging werd aan deelnemers gevraagd of zij de 10 maatregelen wel of niet zouden aanbevelen aan de overheid. Tegenstanders van klimaatbeleid kunnen hier ook aangeven dat zij willen dat de overheid geen enkele maatregel neemt. Deelnemers konden in dit onderdeel ook nog drie andere maatregelen

beoordelen: 'bouwen van kerncentrales', 'investeren in groene waterstof' en 'verhogen van de vliegbelasting'. Ook deze data hebben we geanalyseerd met een latente klasse clusteranalyse. De analyse laat zien dat Nederlanders ook wat betreft deze keuzes zijn onder te verdelen in vier groepen. Dit geldt zowel voor het internetpanel als de open raadpleging. De bespreking van de clusters in 3.2.2. is minder uitgebreid dan de bespreking van de clusters in 3.2.1 omdat de data die besproken is in 3.2.1 meer verfijnd is. In cluster 1 van het internetpanel (37% van de deelnemers) raden vrijwel alle deelnemers de CO₂-heffing voor de industrie en het stimuleren van het isoleren van woningen aan. Het invoeren van een vleesbelasting wordt slechts door 20% van de deelnemers uit dit cluster geadviseerd. Deelnemers uit dit cluster zijn zeer positief over maatregelen die het dagelijks leven van burgers nauwelijks raken en ze zijn relatief negatief over maatregelen die direct ingrijpen op het dagelijks leven (vleesbelasting, kilometerheffing, energiebelasting). In dit cluster zitten vooral oudere, laagopgeleide Nederlanders met een laag inkomen.



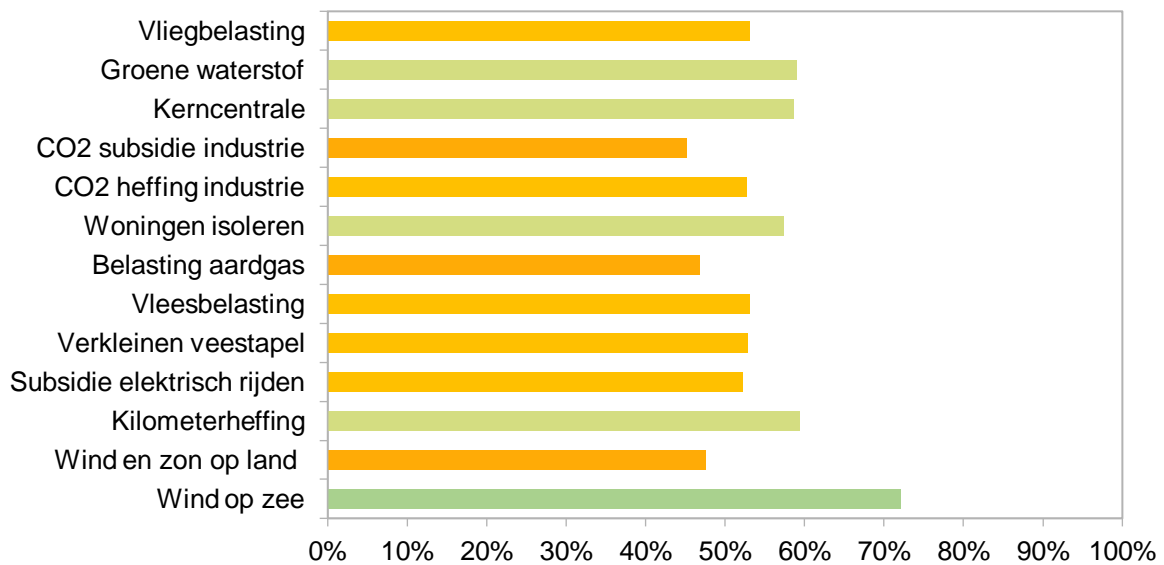
Ook deze latente klasse clusteranalyse vindt een cluster in het internetpanel dat zeer positief is over klimaatbeleid. Dit cluster bestaat hoofdzakelijk uit jongeren. De enige maatregel die minder goed scoort is het bouwen van kerncentrales. Ongeveer de helft van de deelnemers uit cluster 2 beveelt deze maatregel aan en de andere helft raadt het af. Het cluster dat vol wil inzetten op klimaatbeleid is hier iets groter (12%) dan het cluster dat bij de PWE taak vol wilde inzetten op klimaatbeleid (6%). Dit kan worden verklaard doordat deelnemers bij de vraag na de PWE-taak om klimaatmaatregelen aan te bevelen of af te raden de vrijheid hadden om alle maatregelen aan te bevelen zonder dat zij werden gehinderd door de budgetrestrictie van 15 miljard.

Cluster 2 - Internetpanel (12%)



Het derde cluster dat wordt vastgesteld door de clusteranalyse is verdeeld over de wenselijkheid van de 13 maatregelen. Het bouwen van windmolens op zee wordt door de meerderheid van dit cluster aanbevolen, maar voor de andere maatregelen geldt dat ongeveer de helft van het cluster ze aanbeveelt. Het cluster bestaat vooral uit hoogopgeleiden met een hoog inkomen.

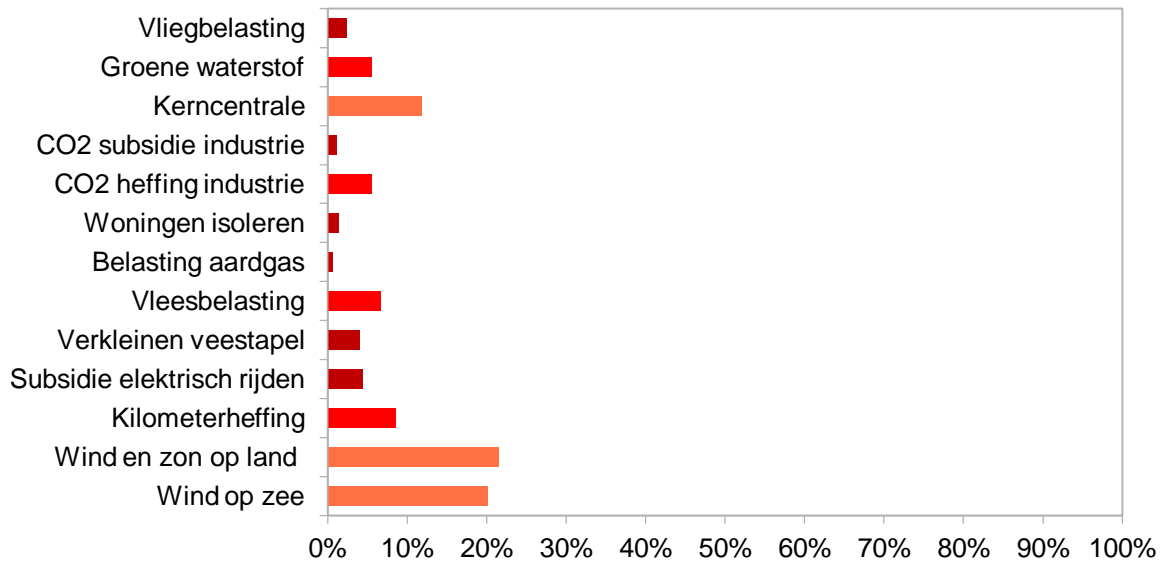
Cluster 3 - Internetpanel (31%)



Het vierde cluster (ongeveer 20% van de deelnemers) is zeer negatief over klimaatbeleid. Alle 13 maatregelen worden door een ruime meerderheid afgeraden. Het cluster bestaat

voornamelijk uit ouderen, hoogopgeleiden met een gemiddeld inkomen. Het cluster is ongeveer even groot als het percentage deelnemers dat voorafgaande aan de PWE taak aangaf te twijfelen aan de ernst van klimaatbeleid.

Cluster 4 - Internetpanel (20%)



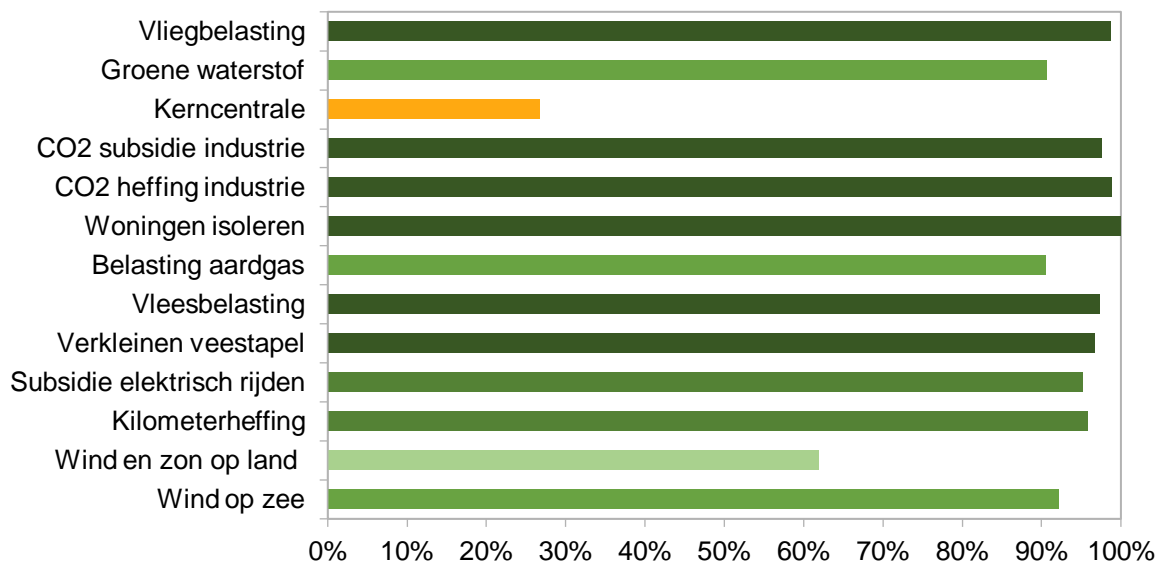
Ook in de open raadpleging kunnen we vier clusters onderscheiden op basis van de latente klasse clusteranalyse. Allereerst vindt de LCCA een groot cluster dat overwegend positief is over de klimaatmaatregelen. Het bouwen van kerncentrales en het bouwen van windmolens en zonneparken op land krijgen minder steun van dit cluster. In dit cluster zijn vrouwen en ouderen oververtegenwoordigd.

Cluster 1 - Open raadpleging (50%)



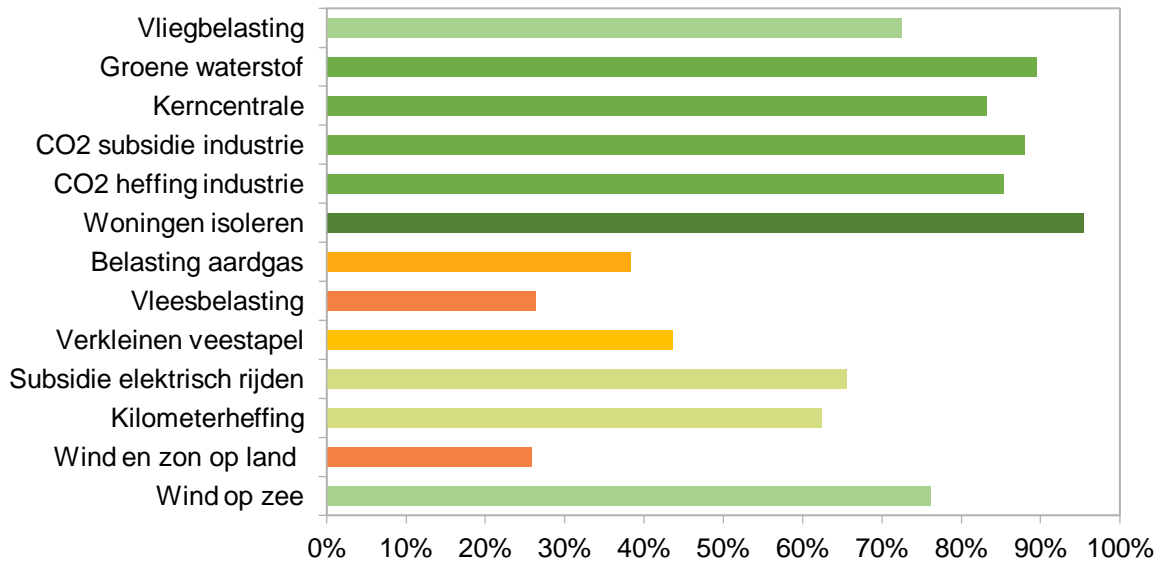
Cluster 2 is nog positiever over de klimaatmaatregelen. Het bouwen van kerncentrales is een uitzondering. Ook voor de open raadpleging geldt dat het cluster dat vol wil inzetten op klimaatbeleid bij het beantwoorden van de vragen na de PWE taak groter is dan tijdens de PWE taak (3.2.1). Cluster 2 bestaat vooral uit jongeren, hoogopgeleiden die in steden wonen.

Cluster 2 - Open raadpleging (29%)



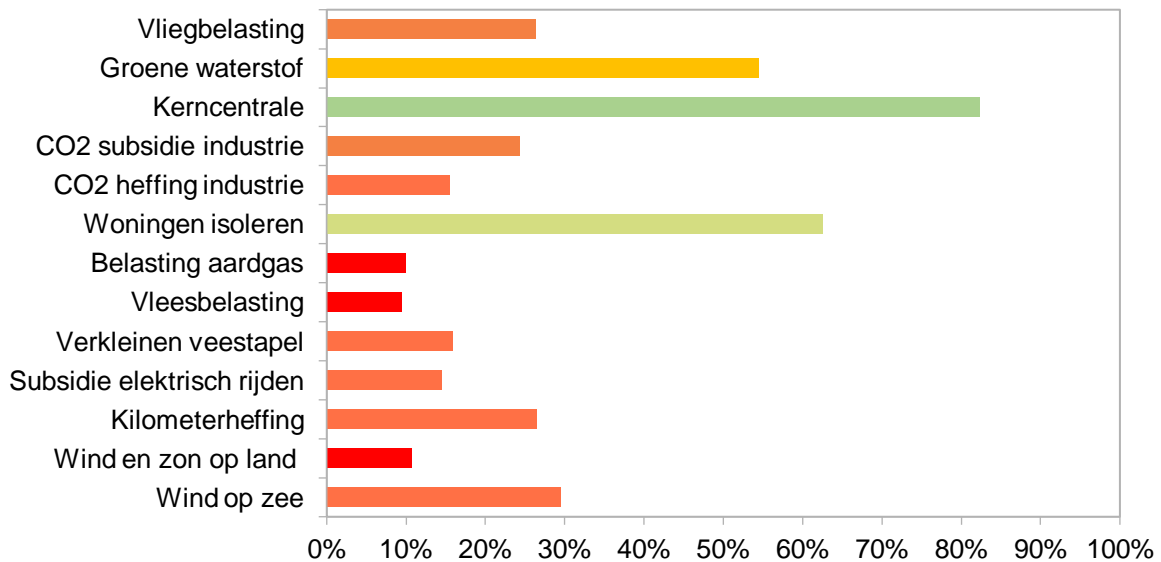
Cluster 3 is zeer positief over maatregelen die het dagelijks leven van burgers nauwelijks raken en ze zijn relatief negatief over maatregelen die direct ingrijpen op het dagelijks leven (vleesbelasting, windmolens en zonnepanelen op land, energiebelasting). In dit cluster zitten vooral vrouwen en Nederlanders die in dorpen en kleine steden wonen.

Cluster 3 - Open raadpleging (18%)



Tot slot een klein Cluster 4 dat vooral positief is over het bouwen van kerncentrales en het stimuleren van het isoleren van woningen, maar relatief negatief over andere maatregelen.

Cluster 4 - Open raadpleging (3%)



3.3 Kwalitatieve resultaten

De resultaten van de latente klasse clusteranalyses (LKCA's) in sectie 3.2 laten zien dat ongeveer 25% van de deelnemers een zeer uitgesproken mening heeft over de wenselijkheid van een ambitieuzer klimaatbeleid. Dit zijn de felle tegenstanders die extra klimaatbeleid afzweren en de felle voorstanders die vinden dat de regering niet ver genoeg kan gaan. De LKCA laat zien dat 6% van de deelnemers uit het internetpanel wil dat de overheid zoveel mogelijk inzet op klimaatbeleid. Bij de open raadpleging is deze groep groter (11%). Deze groep vindt dat individuele burgers en de overheid grotere stappen moeten zetten om klimaatverandering tegen te gaan dan alleen het implementeren van maatregelen die voorlagen in de klimaatraadpleging. Burgers moeten hun consumptie fors terugdringen en de overheid heeft de taak om consumptie te ontmoedigen. Aan de andere kant geeft 20% van de deelnemers uit het internetpanel aan dat zij zeer negatief zijn over het invoeren van extra klimaatbeleid. Alle maatregelen worden afgeraden door een ruime meerderheid uit deze groep. Ouderen, hoogopgeleiden en mensen met een gemiddeld inkomen zijn oververtegenwoordigd in deze groep. 19% van de deelnemers uit het internetpanel geeft aan dat zij vinden dat de Nederlandse overheid niet meer zou moeten doen om klimaatverandering tegen te gaan en 23% geeft aan te twijfelen aan de ernst van klimaatverandering. De open raadpleging bevat ook een groep die tegenstander is van een ambitieuzer klimaatbeleid, maar deze groep is veel kleiner. 11% van de deelnemers vindt niet dat de Nederlandse overheid meer zou moeten doen om klimaatverandering tegen te gaan en 9% geeft aan te twijfelen aan de ernst van klimaatverandering.

Naast de tegenstanders van ambitieuzer klimaatbeleid en de groep Nederlanders die positief is over een zo ambitieus mogelijk klimaatbeleid is er een grote middengroep. Het doel van deze sectie is om meer duidelijkheid te krijgen over de beweegredenen van deelnemers aan de klimaatraadpleging die ambitieuzer klimaatbeleid onder geen enkele voorwaarde steunen, onder alle voorwaarden steunen en de middengroep waarvoor geldt dat de steun voor ambitieuzer klimaatbeleid sterk afhankelijk is van een aantal voorwaarden.

Nadat deelnemers een advies hadden gegeven over de 13 maatregelen in het twee onderdeel van de klimaatraadpleging, werd er aan hen gevraagd of zij hun advies wilden beargumenteren. Deelnemers waren niet verplicht om een motivatie te geven. Zij konden er dus voor kiezen om helemaal geen argumenten te geven of om slechts voor een paar maatregelen hun keuzes te beargumenteren.

Een team van studenten van de TU Delft heeft de kwalitatieve argumenten in twee rondes geanalyseerd. In de eerste ronde zijn de argumenten die respondenten hebben genoemd doorgelezen en op basis hiervan is een lijst vastgesteld van categorieën van argumenten. Voor elke categorie is een code vastgesteld. In de tweede ronde zijn de argumenten van 4.000 respondenten gecodeerd (2.000 uit de internetraadpleging en 2.000 uit de open raadpleging). Op basis van deze analyse hebben we voor elke maatregel een argumentenkaart gemaakt. We geven ook kwantitatief weer hoe vaak argumenten zijn genoemd. Dit geeft een indicatie van de mate waarin een argument leeft onder inwoners van Nederland. De argumenten die burgers noemen, kunnen worden gebruikt om beter te begrijpen waarom burgers een voorkeur hebben voor een bepaalde maatregel of zich juist zorgen maken om een maatregel. De onderbouwingen bieden ook inzicht in de argumenten die burgers zullen aanvoeren die het (niet) eens zijn met de uiteindelijke keuzes van de regering. Tot slot kunnen de argumenten beleidsmakers helpen in de communicatie van beleid omdat het duidelijkheid geeft over de kennis van de bevolking over de positieve en negatieve effecten van beleidsmaatregelen. Voordat we voor elke maatregel de argumenten voor- en tegen bespreken die we vaak zijn tegengekomen in de data gaan we eerst in op de argumenten die we tegenkomen bij uitgesproken voor- en tegenstanders van een ambitieus klimaatbeleid.

3.3.1 Voorstanders van zeer ambitieus klimaatbeleid willen drastische herziening van de samenleving

De latente klasse clusteranalyse liet zien dat er een groep deelnemers is die vol wil inzetten op alle maatregelen die onderwerp zijn van de klimaatraadpleging. De kwalitatieve antwoorden van deze groep deelnemers suggereren dat zij de maatregelen die voorliggen in de klimaatraadpleging niet ver genoeg vinden gaan. Deze deelnemers vinden dat de samenleving moet toegroeien naar een andere manier van denken over onderwerpen als economische groei. Focus op eeuwigdurende groei is volgens hen niet duurzaam en daardoor niet haalbaar. Mensen moeten erop gericht zijn om binnen de grenzen van de planeet te leven. Zie bijvoorbeeld de volgende quote:

"De voorwaarde scheppende systemen op onze planeet kunnen alleen functioneren als de mens binnen de grenzen daarvan blijft. Dat vereist een andere leefstijl en een fundamenteel andere opzet van de samenleving. Nederland heeft te lang gewacht met het nemen van maatregelen, waardoor alleen radicaal ingrijpen het verschil kan maken tussen een ramp en een catastrofe."

"Welvaart is veel minder belangrijk als we de planeet leefbaar willen houden. Dan maar een kleinere tv, af en toe een stukje vlees, een kleine elektrische auto, een keer per jaar

met de auto op vakantie en een minder groot huis."

Een tweede reden voor een fundamentele gedragsverandering is volgens deelnemers het belang van de mate waarin toekomstige generaties op een gelukkige manier kunnen leven.

"Doorgaan op de gebaande weg is een lening nemen op de toekomstige generaties. In wezen hebben we de volgende generaties de oorlog verklaard en dat is niet zoals we met ze om moeten gaan). Kinderen zijn dan ook bijzonder veel groener dan ouderen, het is immers hun toekomst die we nu opeten."

Deze groep stelt dat een drastische herziening van de samenleving nodig is om de wereld te redden. Gebruik van elektriciteit, producten en grondstoffen moet sterk worden teruggedrongen.

"We moeten denk ik wennen aan een nieuwe manier van leven, waarin niet alles op ieder moment vanzelfsprekend is, maar waarin de kwaliteit van leven prima is (of zelfs vooruit gaat): veel minder vlees eten (ook gezonder); minder reizen met de auto of met vliegtuigen."

"Het leven zoals we tot nu toe leefden kan niet langer voortgezet worden. De consequenties van het menselijke gedrag over de laatste 150 jaar heeft een aanslag gepleegd op het klimaat en daarmee op het milieu. We moeten de verantwoordelijkheid durven nemen om forse maatregelen te nemen die werkelijk impact hebben. Dat geldt voor alle onderdelen van het leven: werk, vrijetijd, wonen, reizen, eten, drinken, gezondheid en misschien ook wel geluk."

Een aantal deelnemers geeft aan dat de coronacrisis heeft laten zien dat we als samenleving in staat zijn snel en drastische gedragsveranderingen door te voeren. Zie bijvoorbeeld de volgende quote:

"We moeten streven naar een andere economie, waarin niet het kapitaal het belangrijkste is en de economische groei, maar een economie waar de menselijke waarden centraal staan. We zijn met de Corona-crisis met de neus op de feiten gedrukt. Het zette ons leven op de kop in Nederland en de hele wereld. Ineens was er van alles mogelijk om voor elkaar te krijgen. Die energie moeten we vasthouden en de wereld verbeteren. Mooie woorden in verkiezingsprogramma's hebben alleen waarde als het omgezet wordt in daden. Eerlijke handel en aanpakken van de ongelijkheid. De menselijke maat moet leidraad worden en de bureaucratie aanpakken. De vervuilers moeten meer gaan betalen. En de kosten van het maken van producten moeten doorberekend worden. Productieprocessen moeten transparanter worden. De impact van ons handelen moet beter en eerlijker in kaart gebracht worden. Als je een vliegticket boekt moet dat een eerlijke prijs krijgen. Je mag er

best 3 jaar voor sparen, het moet weer bijzonder worden, een voorrecht. In Nederland hebben we inmiddels 8 miljoen auto's. Ook al worden die straks allemaal elektrisch, het zijn er wel erg veel. Het heeft heel veel impact op onze leefomgeving. Openbaar vervoer zou veel goedkoper moeten worden, flexibeler en frequenter."

Wie moet er volgens deze groep deelnemers verantwoordelijkheid nemen voor deze omwenteling? Aan de ene kant zijn er deelnemers die vinden dat de verantwoordelijkheid bij individuen zelf moet liggen. Zie bijvoorbeeld de volgende quote:

"We voelen niet wat we aanrichten. Het draait nu vooral om hoe we nu alles willen hebben en kunnen doen. Het is belachelijk dat ons belasting geld gaat naar fossiele industrie die mijn toekomst en onze planeet kapot maken. En waar we ook letterlijk in de toekomst voor gaan betalen. Dat we voor een appel en ei naar Barcelona kunnen vliegen en we elke dag een groot stuk vlees op ons bord hebben liggen. We leefden allemaal alsof alles maar moest kunnen. Het wordt tijd dat we weer leren betalen voor wat we extra willen."

Daarnaast zijn er ook deelnemers die vinden dat de overheid het voortouw moet nemen en maatregelen moet nemen die ervoor zorgen dat niet-duurzaam gedrag wordt ontmoedigd. Zie bijvoorbeeld de volgende quotes:

"Wereldwijd, maar vooral in de westerse consumptiemaatschappijen, dus zeker in Nederland, zou de consumptie per hoofd van de bevolking drastisch teruggebracht moeten worden. Dat betekent dat rijden, ook elektrisch, vliegen, vlees eten en gas en aardolie verstoken sterk ontmoedigd moeten worden door ze zwaarder te belasten."

"Verder zal de overheid door middel van subsidies en regelgeving duurzaam, circulair gedrag van zowel producten als consumenten moeten stimuleren. Het overlaten aan de markt blijkt niet voldoende te werken. Er is zoveel subsidie gestopt in ongezonde, milieuonvriendelijke producten en productiemethoden. Laten we nu eens betere keuzes maken. Minder vlees, minder vliegen, minder autokilometers, duurzame gezonde landbouw, hergebruik stimuleren, consuminderen. Een eerlijke prijs betalen voor producten die milieuschade in aanmerking neemt. The bigger and longterm picture laten zien. Weg met het korte termijn denken. Weg met de schadelijke invloed van lobby's die een gezonder milieu en een gezondere leefstijl in de weg staan. Gezond gedrag stimuleren."

Uiteraard zijn er ook deelnemers die voorstander zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid.

"Het invoeren van een vleesbelasting en een kilometerheffing raakt alle Nederlanders: dit lijkt mij van enorm belang. De klimaatcrisis is niet een ver van mijn bed-show, het is niet

een probleem van de overheid alleen. Dit is een crisis van ons allemaal en dat is wat er nu mist in het klimaatbeleid. We moeten dit samen doen en deze samenwerking vraagt gedragsverandering van alle Nederlanders. En als dit een gedragsverandering is die opgelegd moet worden omdat mensen zelf hun verantwoordelijkheid niet nemen door minder vlees te eten, minder auto te rijden, minder fast fashion te kopen en minder te vliegen, dan moet het maar zo. Het is jammer dat zoveel mensen hun ogen nog sluiten voor deze serieuze en onomkeerbare crisis. Ik vind dat de overheid niet alleen moet focussen op wat zij moeten veranderen, maar ook op wat wij allemaal moeten veranderen (iets wat ik overigens ook in elk verkiezingsplan mis). Dit creëert een gevoel van saamhorigheid en leidt tot een betere relatie tussen politiek en volk. Gedragsverandering zou gestimuleerd moeten worden door voorlichting en onderwijs, zodat onwetendheid en bewust weggijken niet meer kan en men niet meer achteloos een plastic tas koopt bij de Albert Heijn, om daar zijn/haar plastic verpakte bananen en courgettes in te doen.”

Volgens deelnemers uit deze groep gaan de maatregelen uit de klimaatraadpleging niet ver genoeg. Zij noemen een breed scala aan maatregelen die ook genomen zouden moeten worden.

“Er moet een ontmoediging komen van onnodig consumeren. Stimuleer het maken van apparaten, spullen en kleding die lang meegaan. Zorg dat consumenten niet aangespoord worden tot grazing, onvoedzaam eten, kopen van nutteloze producten en mode. Propageer sober leven. Stimuleer toerisme dicht bij huis. Stimuleer mensen winterkleding te dragen in de winter. Stop onnodige verlichting in gebouwen en steden. Ontmoedig onnodig grote auto's. Zorg voor betere lesprogramma's op school EN bedrijven over duurzaamheid.”

Ook zijn er deelnemers die juist maatregelen uit de klimaatraadpleging zoals “Windmolens op Zee” afraden, omdat ze vinden dat er eerst moet worden ingezet op het veranderen van consumentengedrag.

“Om bij de mensen het besef te vergroten eerst starten met maatregelen die gedrag veranderd. Voor dat de zee wordt volgebouwd met windmolens eerst de mensen de gevolgen van het consumptiegedrag te laten voelen cq ervaren.”

Een aantal deelnemers geeft aan dat de overheid ook een duidelijk plan moet schetsen hoe een samenleving eruit moet zien die niet gericht is op economische groei. Zo zegt een deelnemer:

“Afdwingen moet maar moet gepaard gaan met structureel goed communiceren dat we naar een andere samenleving toe moeten, anders leven.”

In de klimaatraadpleging konden deelnemers die voorstander waren van het verminderen

van energiegebruik kiezen voor het verhogen van de energiebelasting. Er zijn ook respondenten die andere oplossingen aandragen om energieverbruik terug te dingen.

"Een campagne starten om consumenten te belonen als ze hun telefoons, tablet e.d. langer dan 1 of 2 jaar gebruiken. En wordt het niet eens tijd om na te gaan denken om consumenten een soort van subsidie te geven als ze producten aanschaffen die zo min mogelijk stroom verbruiken. Bv een loket inrichten waar mensen de betaalde btw terug kunnen krijgen van producten die minder dan X verbruiken in vergelijking met andere gadgets. Als consumenten deze massaal aanschaffen dan zal de industrie wel mee moeten gaan anders kost het hen omzet."

Er zijn ook respondenten die breder kijken dan alleen naar energieverbruik. Deze respondenten vinden dat milieuschade en/of sociale schade moet worden doorberekend in de kosten van consumentenproducten.

"Ik vind het belangrijk dat mensen meer bewust worden van het effect van hun consumentengedrag op het milieu. Door kosten te rekenen voor milieubelastende activiteiten of producten krijgt het milieu belasting een waarde. Ik hoop daardoor dat mensen minder dingen zullen ondernemen of producten kopen die milieubelastend zijn zoals: veel vlees eten, veel auto rijden, veel vliegen, veel gas verbruiken etc."

"In de prijs van een product zou zowel een milieucomponent als een sociaalcomponent opgenomen moeten zijn. Een verontreinigend product wordt daardoor duurder dan een duurzaam geproduceerd product. Reparatie en herstel van goederen moet de norm worden. Daar moet beleid op gericht zijn. Niet op vernieuwen en vervangen."

3.3.2 Argumenten van tegenstanders van een ambitieuzer klimaatbeleid

De latente klasse clusteranalyses laten zien dat met name het internetpanel een substantiële groep bevat van Nederlanders die tegenstander zijn van een ambitieuzer klimaatbeleid. Dat deze Nederlanders tegen een ambitieuzer klimaatbeleid zijn hoeft niet per se te zeggen dat ze ook tegen het huidige klimaatbeleid zijn. Dit hebben we niet onderzocht. Wat zijn de argumenten die tegenstanders noemen. Allereerst is er een groep deelnemers die niet gelooft dat klimaatverandering bestaat. Daarbij zijn er deelnemers die klimaatverandering wel erkennen maar het probleem ervan niet zien en er zijn deelnemers die denken dat het probleem vooral bedacht is om geld aan te verdienen.

"Ik geloof niet in die klimaatcrisis. De opwarming van de aarde is normaal en gebeurt om de zoveel tijd, net als dat deze weer afkoelt."

"Maak nu svp eens duidelijk wat het probleem is?! Ik begrijp het namelijk echt niet. 1) opwarming van de aarde? Ja en, voor ons in Nederland zorgt dat voor een beter klimaat. 2) Stijging zeespiegel? Hogere dijken!"

"De hele klimaatverandering staat in het teken van geld verdienen. We heffen belasting, die weer wordt gebruikt om andere investeerders, tegen belachelijke bedragen, over te halen om windmolens te bouwen. Het is één grote industrie!"

"CO2 maak ik me totaal niet druk om, ik denk dat de gegevens omtrent het effect van CO2 uitstoot zeer misleidend, zwaar overtrokken en corrupt zijn, andere gassen misschien wel. Wel vind ik het netjes omgaan met de natuur belangrijk, schone lucht, schoon water, dus CO2 uitstoot als het de luchtkwaliteit vermindert wel een belangrijk punt maar niet wat betreft het zogenaamde broeikas effect, want er zijn veel hogere concentraties CO2 in de atmosfeer geweest op vele momenten in de geschiedenis dus die b.s. komt er bij mij niet in, en dan China lekker een economisch voordeel geven, lekker slim maar niet heus. jullie vernietigen kapitaal en onze positie op het wereldtoneel in de toekomst en laten de arbeidersklasse ernstig in de steek. wat ik niet zou aanbevelen is miljarden weggooien om CO2 te bestrijden terwijl China lekker door blijft stomen en onder het mom van climate change mensen hun banen laten verdampen, oneindig geld blijven drukken en mijn belastinggeld te verspillen, ook vind ik dat mensen die er zo een grote mond over hebben nooit meer met een voertuig of vliegtuig mogen rijden als het niet 100% groen is, anders gaan ze maar lekker lopen, lekker de hele wereld rond vliegen en dan mij vertellen dat ik de kachel lager moet zetten, ga toch weg stelletje domme communisten."

Een tweede groep tegenstanders van ambitieuzer klimaatbeleid ziet klimaatverandering wel als een probleem, maar is het er niet mee eens dat Nederland een voortrekkersrol moet nemen. Zij hebben het gevoel dat Nederland niet moet proberen het beste jongetje van de klas te zijn en voorkomen moet worden dat Nederland veel kosten maakt terwijl er in het buitenland weinig aanpassingen worden gedaan. Een deelnemer geeft bijvoorbeeld aan dat hij liever ziet dat het geld wordt besteed aan de zorg. Ook komen we deelnemers tegen die van mening zijn dat ambitieus klimaatbeleid weinig zin heeft omdat het effect dat Nederland kan hebben op het mondiale klimaatprobleem maar klein is. Eén deelnemer ervaart het als dweilen met de kraan open.

"Ik denk dat bijna iedere Nederlander wel begrijpt dat er wat met het klimaat moet gebeuren, omdat fossiele brandstoffen op een gegeven moment uitgeput zijn. Waar volgens mij niet iedereen het over eens is, is in hoeverre je bij de 'avant garde' wilt horen. Als wij hier in Nederland ons in allerlei bochten wringen om uitstoot te verminderen terwijl giga economie als China, India, Brazilië en noem maar op dat niet doen.. wat voor effect

heeft het dan? Wat is de prijs voor het willen geven van het goede voorbeeld? Ik denk dat je daar niet naïef in moet zijn en moet accepteren dan je afhankelijk bent van die giga economie en wanneer zij er ook aan toe zijn. En dan zelf het goede voorbeeld geven voor de eigen gemoedsrust, dat is dan voedsel voor ongewenste polarisatie."

"We hoeven niet altijd het braafste jongetje van de klas te zijn. Probeer liever grote landen zover te krijgen dat ze meer maatregelen nemen."

"Dat enorme redderscomplex van tegenwoordig dat alles snel moet neemt een beetje Messias-achtige proporties aan. Bovendien bestaat deze aarde al zo lang dat een paar decennia echt niet het grootste verschil zal maken. Zo lang opkomende economieën (India, China, Nigeria, Zuid-Amerika) nog geen klap doen voor het milieu, kunnen we beter ons tijd en geld investeren in een categorie waar we echt het verschil kunnen maken namelijk de mondiale industrieketen. Waarom pakken we de 'normale' consument en niet de grote producers. Al snel wordt gezegd dat we allemaal een steentje kunnen bijdragen. En dat klopt. Maar waarom is er dan nog zoveel plastic in de omloop? Consument maken het niet."

"Maak er nu niet zo'n punt van! Wij willen weer het beste jongetje van de klas zijn, maar Nederland is slechts een speldenprik op de aardbol. Onze bijdrage zal dermate minimaal zijn, dat alle inspanningen en kosten er totaal niet tegen opwegen. Zolang grootvervuilers als China, India, Brazilië en een aantal andere landen niet voldoende meewerken hebben onze eigen inspanningen totaal geen zin. Laten we het geld beter besteden aan bijvoorbeeld de zorg!"

"Nederland is maar een klein landje. de grootste landen moeten het meest doen, denk ook aan de andere werelddelen die vele malen groter zijn dan Europa. als wij iets doen en de andere werelddelen doen niets is het dweilen met de kraan open. laat eerst de grootste andere landen met maatregelen komen en dan pas Europa."

"Realiseer je dat Nederland een vlekje is op de wereldkaart. Als wij alleen draconische maatregelen nemen worden we het lachertje van de wereld. Kijk ze daar eens goed bezig zijn in Nederland terwijl in China, India en waar ook niet men nog volkomen maling heeft aan het milieu."

3.3.3 Vier voorwaarden belangrijk bij acceptatie van een ambitieuzer klimaatbeleid door de middengroep

Naast de tegenstanders van ambitieuzer klimaatbeleid en de groep Nederlanders die positief is over een zo ambitieus mogelijk klimaatbeleid identificeren we een grote middengroep. Op basis van argumenten die deelnemers noemen voor de keuzes die zij

maken, concluderen we dat vier voorwaarden erg belangrijk zijn om ervoor te zorgen dat de brede middengroep van ongeveer 75% van de Nederlanders ambitieuzer klimaatbeleid steunt. Voor deze groep zijn rechtvaardigheid en efficiëntie (de maatschappelijke baten zijn hoger dan de maatschappelijke kosten) kernwaarden. De analyse van de argumenten van deze groep levert drie rechtvaardigheidsvoorwaarden en een efficiëntievoorwaarde op die het draagvlak van de middengroep voor klimaatmaatregelen beïnvloeden.

- 1) Klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken zijn pas acceptabel als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren.
- 2) Bescherm lage inkomens en voorkom dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt.
- 3) De vervuiler moet betalen.
- 4) De baten van een maatregel moeten hoger zijn dan de kosten en er mag geen beter alternatief zijn.

Rechtvaardigheidsvoorwaarden 2 en 3 gaan over een rechtvaardige verdeling van lasten en lasten, terwijl de eerste voorwaarde zowel gaat over verdelende rechtvaardigheid als over het respect voor en het behouden van de persoonlijke levenssfeer ('justice as recognition').

1) Klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken zijn pas acceptabel als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren

Een sterk punt van de PWE-raadplegingsmethode is dat burgers in staat worden gesteld om beleidsalternatieven in samenhang te beoordelen en de kwalitatieve resultaten van de klimaatraadpleging tonen aan dat deelnemers ook daadwerkelijk de wenselijkheid van maatregelen in samenhang hebben beoordeeld. Voor veel deelnemers uit de middengroep is het belangrijk dat een specifieke hiërarchie wordt gevolgd bij het implementeren van klimaatmaatregelen. Klimaatmaatregelen die direct ingrijpen op het dagelijks leven en de persoonlijke levenssfeer van burgers zijn voor een deel van de middengroep pas acceptabel onder twee voorwaarden: 1) maatregelen die niet of nauwelijks ingrijpen op het dagelijks leven van gewone burgers zijn zichtbaar maximaal toegepast; 2) de overheid voert een streng beleid tegenover grote sectoren die volgens burgers vervuilend zijn.

Voorbeelden van maatregelen die volgens veel deelnemers uit de middengroep niet moeten worden geprioriteerd omdat zij direct ingrijpen op het dagelijks leven van burgers en de persoonlijke levenssfeer zijn het invoeren van de vleesbelasting, het verhogen van

de energiebelasting op aardgas en het aanleggen van windparken en zonneparken op land. In mindere mate wordt de kilometerheffing in dit rijtje genoemd. Deze maatregel heeft wel invloed op het dagelijks leven, maar heeft minder directe invloed op het leven 'achter de voordeur'. De middengroep vindt deze maatregelen pas acceptabel als andere maatregelen die de persoonlijke levenssfeer niet direct raken zichtbaar maximaal zijn toegepast. Het gaat hier om maatregelen waarvoor geldt dat burgers geen drang of dwang voelen om hun leven sterk aan te passen. Deze maatregelen richten zich op het stimuleren van duurzamer gedrag (zetje in de goede richting) en ze zijn niet gericht op het straffen van het huidige gedrag van burgers. Voorbeelden van maatregelen die in deze categorie kunnen worden ingedeeld zijn "Stimuleren van isolatie van woningen", "Verlenging subsidie elektrisch rijden", "Meer subsidie afname CO₂ uitstoot industrie" en "Meer windmolens op zee". Het extra stimuleren van zonnepanelen op daken was niet opgenomen als maatregel in de klimaatrapportage, maar veel deelnemers stelden dat deze maatregel met prioriteit moet worden ingevoerd omdat deze niet ingrijpt op het dagelijks leven en de persoonlijke levenssfeer.

Voorkeuren voor specifieke klimaatmaatregelen zijn dus conditioneel aan het beleid dat de overheid voert ten aanzien van andere klimaatmaatregelen. Het aanleggen van zonneparken en windparken op land is veel acceptabeler wanneer het duidelijk zichtbaar is dat de overheid er alles aan heeft gedaan om het aanleggen van zonnepanelen op daken te stimuleren en windparken op zee aan te leggen.

Wil de overheid maatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken acceptabel maken voor Nederlanders uit de middengroep dan is het niet alleen belangrijk om zichtbaar te maken dat andere maatregelen maximaal worden toegepast, maar het is ook essentieel dat er streng beleid wordt gevoerd tegen grote vervuilende sectoren. De maatregelen "Aanscherping CO₂ heffing industrie" en "Verhogen van de vliegbelasting" zijn voorbeelden van maatregelen die volgens deze deelnemers vooraan in de rij zouden moeten worden gezet om dit te realiseren. Ook hier geldt dat de voorkeuren van veel burgers uit de middengroep voor klimaatmaatregelen conditioneel zijn aan het beleid dat de overheid voert ten aanzien van andere klimaatmaatregelen. Het voeren van streng beleid tegen sectoren die in hun ogen vervuilend zijn, kan ervoor zorgen dat beleid dat henzelf direct raakt als acceptabeler wordt ervaren. Wat zit hier precies achter? We zien verschillende argumenten terugkomen. Veel deelnemers hebben het gevoel dat sectoren als de industrie en de luchtvaart een voorkeursbehandeling krijgen en zij ervaren dit als oneerlijk. Meer specifiek zouden veel deelnemers er moeite mee hebben als burgers massaal nadelen ervaren van klimaatbeleid (bijvoorbeeld door de invoering van een vleesbelasting), terwijl de industrie en de luchtvaart door goede politieke contacten

nauwelijks effecten ervaren.

Verderop in het rapport bespreken we illustratieve quotes van burgers die dit argument aandragen als argument voor of tegen een specifieke maatregel. Hieronder alvast een aantal algemene quotes.

"Klimaatbeleid werkt alleen als dit door iedereen gedragen kan worden. Dus niet alleen door mensen met een kleine beurs. Als maatregelen door grote vervuilers betaald worden is dat een veel beter signaal dus vooral kijken naar wie vervuult en daar ook consequenties aan verbinden ook al kost dat ons allemaal iets meer geld."

"Zorg ervoor dat je de mensen die elke dag moeten werken niet overal voor op laat draaien

"Vrijheidsbeperkende maatregelen hebben nooit de voorkeur. Er komt alleen maar weerstand en ellende van. Vlees vinden mensen belangrijk, en dat mag best zo blijven. Dat neemt niet weg dat je er wat aan kunt doen, maar doe dat rustig. Net als belasting op aardgas. Alles wordt alleen maar duurder, nooit goedkoper. Zorg dat burgers het gevoel hebben dat daar op gelet wordt.... Zaken die direct invloed hebben op de portemonnee zijn onvermijdelijk maar weerstandsverhogend. Door de kosten iets meer richting industrie (de bekende grote bedrijven) te leggen, daar krijg je draagvlak van. Enige nuance is op zijn plaats, maar zorg ervoor dat de belastingvoordelen niet worden uitgekeerd in bonussen, maar worden geïnvesteerd. Daar wint iedereen bij. Het morele kompas moet anders."

"Ik denk dat er veel meer focus moet zijn op het transport en de industrie aangaande CO2-reductie en dat huishoudens waar mogelijk ontlast worden. Dit in het kader van energiebelasting (MKB en huishoudens dragen de last en de grote industrieën profiteren straks als free rider). Door huishoudens te ontlasten kun je ook winnen aan draagvlak door beeldvorming, wat de weg vrijmaakt voor een vlieg- en vleistaks. Mits de lobby van deze sectoren niet te machtig is bij het samenstellen van de maatregelen!"

"Om de doelen te halen moet je zo'n min mogelijk weerstand hebben. Dus zon op daken, subsidie voor elektrisch rijden, stimuleren isolatie (wat je niet nodig hebt hoeft je niet op te wekken). Het is laag hangend fruit. En dat je dan nét de doelen niet haalt is dan jammer."

"Ik denk dat het invoeren van een kilometerheffing en energiebelasting niet de manier is om mensen over te laten gaan op schonere energie. Deze manier van leven bestond al

heel lang en voordat er zoveel grote bedrijven waren met heel veel CO2 uitstoot was dit ook geen probleem, dus om nou burgers te gaan straffen door ze meer geld te laten betalen vind ik niet een heel goed idee. Als er meer subsidies vrijkomen om de burger hierin te stimuleren en te helpen is het een ander idee."

De laatste respondent pleit voor het werken met subsidies in de plaats van maatregelen die tot hogere kosten zouden kunnen leiden. Er zijn uiteraard ook deelnemers die bezwaren hebben tegen het verstrekken van subsidies.

"Alle vormen van belasting die rechtstreeks aan uitstoot worden gekoppeld (vleesbelasting, kilometer heffing, aardgas, CO2 uitstoot industrie) hebben een direct en economisch effect. Subsidies zijn te veel aan voorwaarden verbonden. Subsidies leiden te veel tot 'subsidie gedrag."

2) Bescherm lage inkomens en voorkom dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt

Een grote groep deelnemers maakt zich zorgen over de invloed van verschillende klimaatmaatregelen op Nederlanders met een laag- of middeninkomen. Men heeft het gevoel dat Nederlanders uit deze groep in de knel kunnen komen te zitten wanneer maatregelen als de vleesbelasting, de kilometerheffing en een hogere energiebelasting op aardgas worden ingevoerd. Bij het verhogen van de energiebelasting op aardgas komt dit argument vaker terug dan bij de vleesbelasting, omdat het volgens deelnemers bij de energiebelasting relatief moeilijk is om over te stappen op een alternatief. Bij een vleesbelasting kunnen lage inkomens overstappen op ander voedsel als zij de hogere prijs niet willen betalen, maar een hogere energiebelasting is lastiger te ontwijken doordat alternatieven zoals een warmtepomp duur zijn. Deelnemers maken zich er zorgen over dat het gevolg kan zijn dat de hoge inkomens nauwelijks worden geraakt door een hogere energiebelasting, omdat zij overstappen op alternatieven, terwijl lage inkomens op hogere kosten worden gejaagd.

3) De vervuiler moet betalen

Verschillende deelnemers uit de middengroep geven aan dat zij bepaalde klimaatmaatregelen eerlijk en goed vinden omdat het betekent dat individuen en/of bedrijven die zorgen voor de uitstoot van broeikasgassen daarvoor moeten betalen. Dit wordt bijvoorbeeld genoemd bij de vliegbelasting, de vleesbelasting en de invoering van de kilometerheffing.

4) De baten van een maatregel moeten hoger zijn dan de kosten en er mag geen

beter alternatief zijn

De middengroep ervaart klimaatbeleid als efficiënt wanneer voldaan is aan twee voorwaarden: 1) de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten; 2) er zijn geen alternatieven met een betere verhouding tussen maatschappelijke baten en kosten. De verlenging van subsidie voor elektrisch rijden is een voorbeeld van een maatregel die volgens veel deelnemers niet goed scoort op het eerste criterium. Een kleine groep deelnemers benadrukt de voordelen van de subsidie van elektrisch rijden, maar een grotere groep deelnemers benadrukt nadelen zoals milieuvervuiling bij het slopen van elektrische auto's, de mate waarin stimulering van elektrisch rijden leidt tot verduurzaming (wanneer het niet lukt om voldoende groene elektriciteit te produceren), negatieve effecten op de (verkeers)veiligheid en maatschappelijke kosten van het verzwaren van het elektriciteitsnet. Een maatregel die volgens een aantal deelnemers matig scoort op het tweede criterium is het invoeren van de kilometerheffing. Deze deelnemers hebben het idee dat je de wegenbelasting beter kunt vervangen door hogere accijnzen op fossiele brandstof dan door een kilometerheffing. Deelnemers denken dat dit een goedkopere maatregel is, omdat er geen ICT-systeem hoeft te worden opgetuigd, ze maken zich zorgen om privacyaspecten van de kilometerheffing en ze geven aan dat de kilometerheffing een te grove maatregel is omdat er niet wordt gedifferentieerd tussen zuinige en minder zuinige benzineauto's en diesels, terwijl een hogere accijns op fossiele brandstoffen hier wel voor corrigeert. Deze hogere accijns zou dus een groter effect kunnen hebben op de uitstoot van broeikasgassen.

Het valt op dat een rechtvaardige verdeling tussen "Stad" en "Platteland" maar heel erg weinig genoemd wordt door deelnemers aan de klimaatraadpleging. Hieronder twee voorbeelden van deelnemers die dit argument wel naar voren brachten.

"Windmolens en zonnevelden zijn een wens van mensen uit de randstad, maar helaas worden deze dan geplaatst op het platteland. Wel de lusten, maar niet de lasten heet dat."

"Spreid de druk over iedereen, ook over de mensen met dikke villa's langs de Vecht, daar mag ook echt een windmolen aan de horizon verrijzen. Durf daar ook stappen te zetten. Deze maatregelen kunnen polarisering alleen maar versterken als ze niet goed genomen worden, bijvoorbeeld tussen mensen van het platteland in het geval alle windmolens geplaatst worden. Laatst las ik nog een stuk over windmolens aan de horizon op het water bij IJburg in Amsterdam en dat daar dan, ook door Groenlinksstemmers, tegen geprotesteerd wordt. Dat is heel vreemd. Ieder mens is even waardevol en het is niet zo dat de ene mens meer recht heeft op een 'onvervuilde' horizon dan de ander. Verder zou ik als overheid soms ook echt hard zijn en niet alles bediscussiëren. NIMBY mag niet

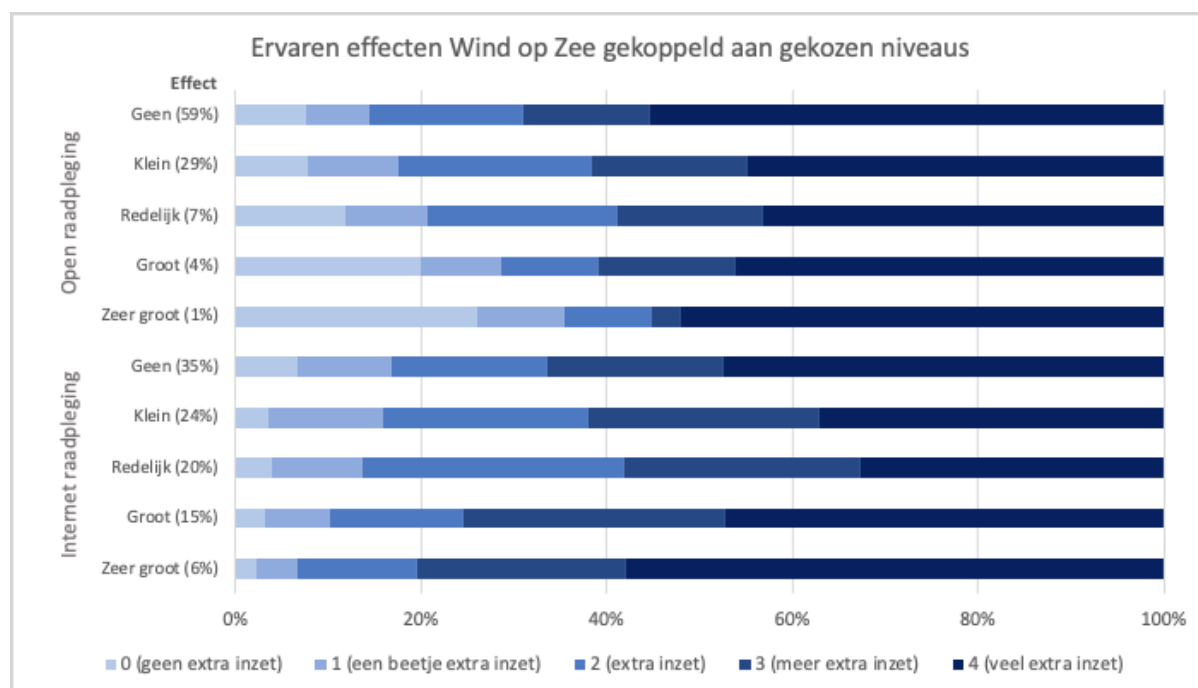
effectief worden, want dan gebeurt er op een zeker moment niets meer in geen enkele achtertuin. Eigenlijk moet het een SIMBY (Something in my backyard) worden voor iedereen, iedereen iets, een deel van het geheel. En mensen zouden daar ook nog trots op kunnen zijn, dat zij door een stukje van hun welvaart in te leveren iets goeds kunnen doen voor onze toekomst als mensheid.”

Hieronder bespreken we de argumenten die deelnemers aandroegen nadat zij de verschillende opties hadden aanbevolen of juist afgeraden.

3.3.4 Meer windmolens op zee

Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan zullen er meer windmolens op de Noordzee worden bijgebouwd. Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan zouden er bovenop de geplande windparken de komende 10 jaar nog 750 windmolens extra bijgebouwd worden op de Noordzee. In totaal staan er dan ongeveer 2.750 windmolens op de Noordzee in 2030. Kozen de deelnemers voor 'veel extra inzet' dan worden er bovenop de geplande windparken de komende 10 jaar nog 1.130 windmolens extra bijgebouwd op de Noordzee. In totaal staan er dan ongeveer 3.130 windmolens op de Noordzee in 2030. De latente klasse clusteranalyse liet al zien dat deelnemers aan de klimaatraadpleging zeer positief zijn over de beleids optie "meer windmolens op zee". In zowel de internetraadpleging als de open raadpleging adviseerden alle clusters een maximale toepassing van deze maatregel. Figuur 15 laat tevens zien dat een groot deel van de deelnemers die denken geen effect te ervaren van de maatregel en de deelnemers die denken een zeer groot effect te zullen ervaren adviseert om de maatregel maximaal toe te passen.

Figuur 15: relatie keuzes en effecten



Welke argumenten noemen deelnemers die positief of juist negatief zijn over deze beleidsmaatregel? Tabel 6 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. We benadrukken nogmaals dat deelnemers niet verplicht waren om argumenten te noemen en we zien dan ook dat veel deelnemers ervoor kozen om geen argumenten te noemen of slechts voor een paar maatregelen. Uit Tabel 6 volgt dat deelnemers vooral veel positieve argumenten noemen en dat deze positieve argumenten ook nog door veel deelnemers worden aangedragen. Veel deelnemers zien "meer windmolens op zee" als een optie die weinig overlast geeft en ze vinden het een betere optie dan extra windmolens op land.

Tabel 6: Argumenten voor en tegen meer windmolens op zee

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
1) Geeft weinig overlast	54	86
2) Er is veel ruimte op de Noordzee	24	21
3) Verkleint de afhankelijkheid van het buitenland voor energievoorziening	3	0
4) Windenergie ervaart men als energie die gratis wordt verkregen	10	8
5) Windenergie ervaart men als eenvoudige manier om duurzame energie op te wekken	3	5

6) Zorgt voor een groter aandeel van groene energie	25	26
7) Is een efficiënte maatregel (verhouding kosten/megaton reductie)	20	15
8) Veilige manier om duurzame energie op te wekken	1	2
9) Trekt bedrijven aan en daarmee werkgelegenheid	3	3
10) Is een betere optie dan windparken op land	62	12
11) Goed voor dieren (kunnen windmolens gebruiken als schuilplek)	13	1
Argumenten tegen		
1) Slecht voor de biodiversiteit (natuur en dieren)	47	32
2) Ziet er niet mooi uit	8	13
3) Kost werkgelegenheid	0	0
4) Negatieve effecten op de visserij	10	8
5) Windmolens geven veel afval.	2	2
6) Is geen efficiënte maatregel (verhouding kosten/megaton reductie)	2	1
7) Als je de Noordzee volbouwt is dit onveilig	0	1

Windmolens op zee zijn een beter alternatief dan windmolens op land omdat zij de persoonlijke levenssfeer niet of nauwelijks raken

Een sterk punt van een PWE raadpleging is dat de methode burgers de mogelijkheid geeft om overheidsbeleid in samenhang te beoordelen. Als we kijken naar de argumenten van voorstanders van het bouwen van meer windmolens in zee, dan zien we dat dit sterke punt van PWE duidelijk naar voren komt. Veel deelnemers hebben de wenselijkheid van deze optie namelijk in samenhang beoordeeld met de maatregel "Meer windmolens en zonneparken op land". Zie bijvoorbeeld de volgende quotes:

"Meer windmolens op zee omdat er daardoor minder windmolens op het land hoeven te komen, hier hebben wij als bevolking het minste last van."

"Het effect van windmolens op zee is effectief en niet zo landschap vervuilend als op land."

"Meer windmolens op zee zorgen niet voor extra overlast. Op het land wel qua geluid en zicht. Dus ik keek vooral naar maatregelen die niet teveel 'negatieve' impact zullen hebben op de mensen."

Veel deelnemers aan de klimaatraadpleging geven aan dat zij deze optie hebben gekozen omdat zij van mening zijn dat deze oplossing weinig overlast geeft. Zie bijvoorbeeld de volgende quotes van deelnemers:

"Het bouwen van windmolens en energie op te wekken op zee is compleet schadeloos voor

mens en dier."

"Windmolens op zee zijn effectief en staan voor de meeste burgers niet in de weg."

"Windmolens op zee geeft voor de burger weinig overlast."

Argumenten gerelateerd aan maatschappelijke kosten en baten

Hoewel veel deelnemers het bouwen van meer windmolens op zee zien zitten omdat dit weinig overlast geeft, zijn er ook deelnemers die zich juist zorgen maken om dit aspect. Eén deelnemer vraagt zich ook af of het bouwen van windmolens niet leidt tot extra uitstoot van broeikasgassen omdat schepen meer moeten omvaren.

"Meer windmolens op zee lijkt mij slecht voor de vogels die er tegenaan vliegen, bovendien is de fabricage van een windmolen zeer milieubelastend. Ook denk ik dat het slecht is voor de scheepvaart, die moet omvaren, wat dan weer meer dieseluitstoot tot gevolg heeft. Niet doen dus."

"Windmolens op zee kunnen verregaande nadelen hebben voor de natuur. Met name voor de vogels maar er zijn ook meerdere zeer erkende wetenschappers die aangeven dat het tevens gevolgen heeft voor het onderwater-leven. We kunnen niet de natuur beschermen door de natuur aan de andere kant te slopen. Dit geldt tevens voor zonneparken op land en windmolens op land. Zonneparken doden al het micro-leven op het land en het is dus het ene gat vullen met het andere. Daarnaast is de vogelsterfte bij windmolens ook hoog. Daarnaast is het uiteindelijk netto rendement van windmolens niet heel hoog. Met name omdat de productie en afbraak van windmolens zeer intensief is voor het milieu. We kunnen klimaat niet prioriteren boven milieu."

"Ik kies niet voor deze optie omdat de zee al genoeg vervuild is, laten we daar nou juist niet aankomen."

Het valt op dat er zowel deelnemers zijn die positieve verwachtingen hebben over het bouwen van meer windmolens op werkgelegenheid, maar dat er ook deelnemers zijn die juist risico's zien voor de visserij. Een positieve deelnemer zegt het volgende:

"Windmolens zowel op zee als land, hiervoor is glasvezel nodig dus stimuleert productie in eigen land. Heb zelf een hele goede baan verloren omdat het Amerikaanse bedrijf werd overgenomen door een Japans bedrijf. Had de overheid zich hiermee beter bemoeid had Nederland nog een grote glasvezelproducent gehad. Bovendien zaten de grote klanten relatief dichtbij hetgeen uitstoot voorkomt. Verder werd destijds vanuit de overheid tegengewerkt dat een paar grote multinationals dichtbij elkaar geen eigen Windmolen

mochten neerzetten. Hier had de hele stad Groningen plus Hoogezand energie van kunnen hebben voor verwarming. Minister Wiebes bezocht ons destijds nog op de JEC in Parijs waar wij één van de grootste stands hadden, maar toonde niet veel interesse."

Aan de andere kant zegt een negatieve deelnemer:

"Meer windmolens op zee afraden want dan kunnen vissers niets meer."

Wel is er een deelnemer die ook een oplossing noemt mocht de visserij in de problemen komen.

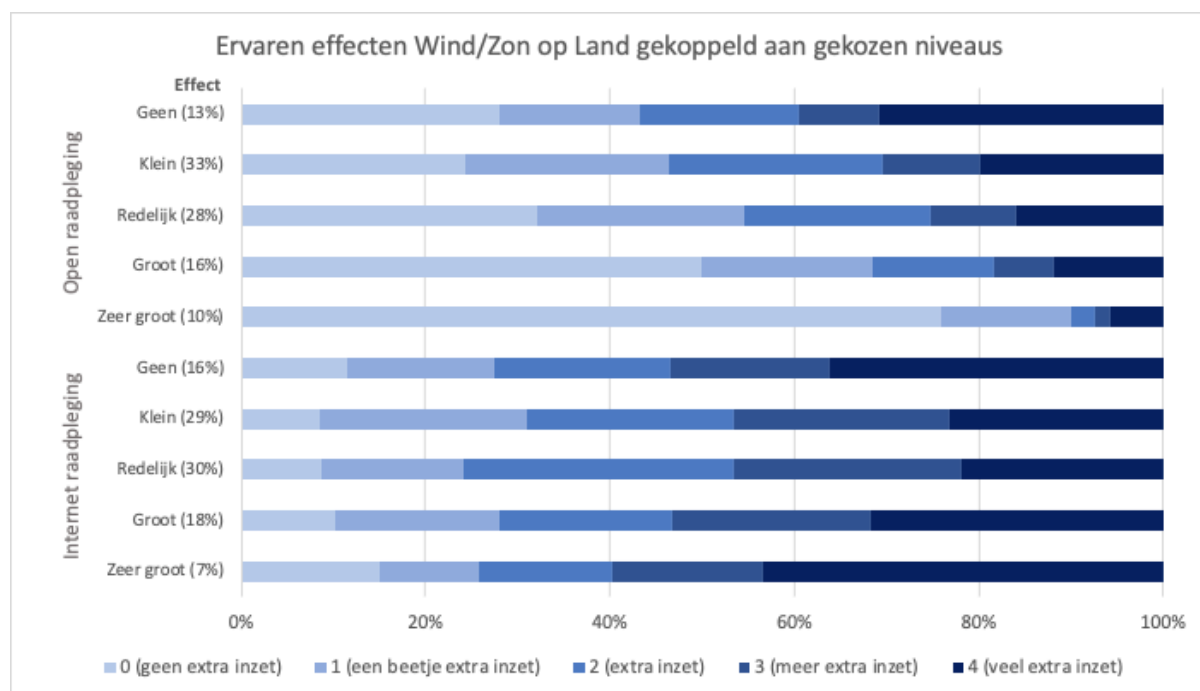
"Nederland heeft meer dan genoeg ongebruikte zee voor windmolens. Als vissers dan hogere kosten hebben, kunnen Nederlanders gerust een beetje meer betalen voor vis."

3.3.5 Meer windmolens en zonneparken op land

Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan zullen er meer windmolens en zonnepanelen op land worden bijgebouwd. Dit zal worden gedaan in samenspraak met regio's, zodat zij zelf kunnen kiezen waar ruimte is voor nieuwe wind- en zonneparken. Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan zouden er bovenop de geplande windparken de komende 10 jaar nog 250 windmolens extra bijgebouwd worden op land en 3.000 hectare extra aan zonnepanelen. In totaal staan er dan ongeveer 1.500 windturbines en 18.000 hectare zonneparken in 2030 op land. Kozen de deelnemers voor 'veel extra inzet' dan worden er bovenop de geplande windparken en zonneparken de komende 10 jaar nog 500 windmolens extra bijgebouwd worden op land en 6.000 hectare extra aan zonnepanelen. In totaal staan er dan ongeveer 1.750 windturbines en 21.000 hectare zonneparken in 2030 op land.

Als we kijken naar de PWE taak waarin respondenten een advies gaven over de mate waarin de overheid verschillende maatregelen moet toepassen dan zien we dat voor veel maatregelen geldt dat er geen verband of een beperkt verband is tussen de mate waarin deelnemers een effect denken te ervaren van de maatregel en hun adviezen in de raadpleging. Een duidelijke uitzondering hierop is "Meer windmolens en zonneparken op land" onder de deelnemers aan de open raadpleging. Slechts 10% van de deelnemers die denken een zeer groot effect te ervaren van de maatregel adviseert de overheid om extra in te zetten op de maatregel en bijna 80% adviseert om helemaal niet in te zetten op de maatregel. Bij deelnemers die geen effect verwachten te ervaren ligt dit anders: 30% stelt voor om maximaal in te zetten op deze maatregel. Bij het internetpanel zien we een ander beeld. Deelnemers die denken een groot effect te gaan ervaren van deze maatregel zijn zelfs positiever dan deelnemers die een klein effect denken te gaan ervaren.

Figuur 16: relatie keuzes en effecten



Tabel X geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. Uit Tabel 7 volgt dat het aantal deelnemers aan de klimaatraadpleging dat argumenten noemt om meer windmolens op land en zonneparken op land te bouwen een stuk kleiner is dan het aantal deelnemers dat tegenargumenten noemt.

Tabel 7: Argumenten voor en tegen “Meer windmolens en zonneparken op land”

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
Beetje overlast is te verdragen	7	14
De overlast van bestaande windmolens is beperkt	0	2
Biodiversiteit is belangrijker dan uitzicht	3	1
Verkleint de afhankelijkheid van het buitenland voor energievoorziening	0	1
Zonnepanelen worden steeds efficiënter.	5	3
Kunnen oneindig veel energie opwekken	2	5
Minder vervuilend dan alternatieven (zoals kernenergie)	11	17
Is een betere optie dan windparken op zee	6	10
Gunstig effect op de natuur	1	2
Win-win situatie in combinatie met verkleinen veestapel	1	2
Zorgt voor werkgelegenheid en trekt bedrijven aan	1	1

Liever zonneparken dan windparken	11	1
Argumenten tegen		
Lelijk uitzicht	109	77
Overlast (met name geluidsoverlast)	88	35
Ruimtetekort (er is ook nog een woningbouwopgave)	153	28
Gezondheidsschade	29	5
Slecht voor de natuur	98	49
Veel gedoe, protest en demonstraties/weinig draagvlak/tast draagvlak alle maatregelen aan	75	22
Is een slechtere optie dan windparken op zee	18	9
Slecht voor de werkgelegenheid	0	1
Kosten wegen niet op tegen de baten (inefficiënt)	54	32
Windmolens op land en zonneparken worden voor verkeerde doeleinden gebruikt (energievoorziening datacenters)	10	1
Zon en wind is niet altijd beschikbaar en dit levert problemen op	16	8
Zonnepanelen horen op daken en niet in parken	150	21
Plaats zonnepanelen op gebouwen en geluidswallen	27	7
Aanleg van windparken stoot ook CO ₂ uit	5	3
Aanleg van Windmolens kost meer energie dan dat het oplevert.	8	2
Afvalstoffen van zonnepanelen en windparken is niet goed te verwerken (lange termijn problemen)	17	6
Grondstoffen gebruikt voor zonnepanelen zorgen voor veel ellende (sociaal en milieu) in derdewereldlanden.	3	1
Zonnepanelen gaan ten kosten van landbouwgrond	7	1

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Positieve deelnemers noemen bijvoorbeeld dat zij de negatieve effecten op het uitzicht wel mee vinden vallen.

"Meer windmolens en zonneparken zie ik ook graag terug in Nederland. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen, omdat ik het niet lelijk vind. Ik zou deze maatregelen aanbevelen omdat we zo gebruik kunnen maken van ons vlakke landschap en de zee, en daar tegenover veel energie kunnen verzamelen. Het kan ook mensen stimuleren om duurzamer en meer circulair te gaan wonen, als ze veel windmolens en zonnepanelen om hun heen zien."

"Ik zou meer zonnepanelen en windmolens op land stimuleren. Hierdoor kan groene energie worden opgewekt. Dat het uitzicht hierdoor minder mooi kan worden moeten we dan maar voor lief nemen. Om dit enigszins te beperken vind ik dat er niet te veel windmolens en zonnepanelen op het land moeten worden geplaatst. Ik vind de staat van het milieu belangrijker dan het uitzicht. Als het uitzicht mooi en natuurlijk is en we hebben niet veel biodiversiteit meer, is er ook in dat uitzicht minder te zien. Ik verkies biodiversiteit boven uitzicht."

Een andere deelnemer ziet een koppeling tussen de maatregel "Verkleining veestapel door uitkoop en afroming" en "Meer windmolens en zonneparken op land".

"Windmolens en zonnepanelen zou ik zeker aanbevelen, het is op land zelfs een win win situatie. Als boeren land inleveren, veestapel verkleinen, krijgen ze geld voor de afroming en kunnen ze geld ontvangen voor het gebruik van hun land, of krijgen ze voordelig energie."

Zoals gesteld noemen veel deelnemers aan de klimaatraadpleging argumenten tegen het plaatsen van meer windmolens en zonneparken op land. We lichten hieronder vier argumenten uit: 1) het plaatsen van windmolens en zonneparken leidt tot negatieve effecten (uitzicht, gezondheid, natuur); 2) er is beperkt ruimte in Nederland. Het plaatsen van windmolens en zonneparken verdringt andere functies; 3) het plaatsen van windmolens is niet efficiënt. De kosten zijn hoger dan de baten; 4) het plaatsen van windmolens en zonneparken leidt tot weerstand en protesten. In relatie tot deze vier argumenten geven deelnemers vaak aan dat het inzetten van windenergie op zee een beter alternatief is. Er zijn ook deelnemers die dit laatste argument apart noemen.

"Er worden nu miljarden aan subsidies verstrekt om wind op land te stimuleren terwijl wind op zee, "winst op zee" is. Koppel daar waterstofproductie op zee aan vast en we zijn er!"

Windmolens en zonneparken tasten de persoonlijke levenssfeer aan

Allereerst geven veel deelnemers aan dat windmolens en zonneparken op land leiden tot een aantasten van de persoonlijke levenssfeer. Meer specifiek leiden windmolens volgens hen tot gezondheidsproblemen, verrommeling van het landschap (horizonvervuiling) en andere vormen van overlast voor omwonenden.

"Windmolens op land verknoeid ons landschap. Is niet prettig voor de burgers die er dicht bij in de buurt wonen (slagschaduw/geluid). Op zee hebben we minder last van, ook al verknoeid dat ook het landschap. Maar gezien de noodzaak, dan liever op zee."

"Windmolens op land geeft horizonvervuiling en is storend voor omwonenden."

"Zonneparken is voor mij eerlijk gezegd geen optie, horizonvervuilend en levert een zwaarder landelijk netwerk op. Oftewel geheel Nederland moet op de schop genomen worden."

"Het is dood en doodzonde om het landschap te verpesten met lelijke windmolens en zonnepanelen."

"Zonneparken prima, maar aan windmolens zit te veel twijfel of dat gezondheidsproblemen oplevert."

"Meer windmolens en zonnepanelen op land zou ik afraden, omdat ik vind dat Nederland daar (qua ruimte) te klein voor is. Windturbines, zeker de hele hoge die i.h.k.v. de RES-doelen 2030 worden gepland/ gebouwd, worden véél te dicht op woonwijken/ bij omwonenden gebouwd. Er wordt veel te weinig rekening gehouden met de gezondheidsrisico's die dat met zich meebrengt, zoals hoorbaar en laagfrequent geluid en slagschaduw. Bovendien zijn die grote reuzen in het landschap wel heel overheersend. Ook zijn er veel schadelijke neveneffecten voor dieren, zoals vogels en vleermuizen. En de windturbines gaan beperkte tijd mee. Het afval, zoals de wieken, zijn niet afbreekbaar, dus schadelijk voor het milieu."

De laatste deelnemer geeft ook aan dat hij het bouwen van windparken en zonneparken problematisch vindt omdat het concurreert met andere functies om de ruimte te gebruiken.

Veel deelnemers raden de overheid aan om in te zetten op zonnepanelen op daken in plaats van zonneparken.

"Zonneparken in weilanden ben ik niet voor, omdat er voldoende dakruimte in Nederland is om zonnepanelen op te leggen. Dat lukt nu vaak niet omdat er allerlei obstakels zijn om daken vol te leggen. Los die obstakels op en leg alle daken vol met zonnepanelen, zeker van grote schuren, hallen en fabrieken."

"Geen windmolens en zonneparken op land erbij, wel zonneparken op daken van grote gebouwen mogelijk maken."

"Zonnepanelen prima, maar leg die dan op de daken en niet op de grond. Verplicht gewoon dat er op alle daken panelen komen te liggen en zorg dat er daarvoor ook geld wordt gereserveerd."

"Windmolens geen probleem maar zonneparken op land zou ik eerder meer bestaande oppervlakken willen benutten. Investeer dan iets meer in bijvoorbeeld dunnefilm zonnepanelen waardoor gebouwen waar nu geen zonnepanelen op kunnen zoals beurshallen voorzien kunnen worden van geplakte dunnefilmpanelen. Ook gevelpanelen die nu nog in ontwikkeling zijn groot uitrollen, Nederlandse fabrikanten hebben hier producten voor die het laatste zetje nodig hebben. Ook zijn overkappingen een optie bij parkeerterreinen. Grond hebben we niet in overvloed dus vooral geen grond enkel benutten voor zonneparken. Er is voor zonne-energie genoeg vlakken van gevels, daken, bermen, parkeerterreinen om zonne-energieprojecten te realiseren."

"Waarom zonneparken als er ruimte tekort is, leg eerst maar eens zonnepanelen op alle daken wat misschien iets duurder is maar veel ruimte efficiënter."

"Voor nog meer wind op land lijkt mij het draagvlak beperkt. Dit geldt ook voor zonneweides. Zet vooral in op zon op dak."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Deelnemers raden de overheid af om meer windparken en zonneparken te bouwen omdat zij van mening zijn dat dit ten kosten kan gaan van andere functies zoals woningbouw, natuur en landbouw. Hieronder een aantal illustratieve quotes:

"Windmolens op land zou ik afraden i.v.m. de beperkte ruimte die voorhanden is in Nederland. Hierdoor komt de natuur in het geding. Aangezien we ook nog een tekort aan woningen hebben."

"Ik zou niet voor windparken en zonnepanelen op land kiezen, deze ruimte kan beter gebruikt voor woningen."

"Ik zou het bouwen van windmolens op land afraden, omdat Nederland al een relatief klein land is, we die ruimte dus nodig hebben voor andere dingen, en we genoeg ruimte hebben in zee."

"Meer zonnepanelen en windmolens op het land, is ook een landschapsvervuiling en we moeten voorkomen dat er straks meer bos, groen weggaat om de parken te installeren, dan schiet je volgens mij het doel voorbij."

"Meer windmolens op land heeft slechts een zeer beperkt effect op de 'winst' en is landschapsvervuilend. En er mag geen plaats voor deze dingen gemaakt worden ten kosten van natuur. Sterker nog, dit laatste zou uitgebreid moeten worden."

"Ook veel vogels en insecten sterven hierdoor wat zeer slecht is voor onze natuur."

Ook geven veel deelnemers aan dat zij tegenstander zijn van het bouwen van meer windparken en zonneparken omdat dit inefficiënt is. De maatschappelijke kosten zijn volgens hen hoger dan de baten.

"Het bouwen van meer windmolens zou ik afraden omdat dit erg veel impact heeft op de natuur en werkgelegenheid. Ik denk dat de gevolgen te zwaar wegen ten opzichte van de voordelen."

"Windmolens kosten meer energie om te bouwen en te plaatsen dan dat ze opleveren. Zonnepanelen zijn het nieuwe asbest."

"Daarnaast is het zo dat de ontwikkelingen op het gebied van groene energie momenteel zó snel gaan, dat die duizenden windmolens en zonnepanelen over 20 jaar misschien niet nodig blijken. De natuur is er dan al voor opgeofferd en dan is het heel makkelijk om zo'n voormalig natuurgebied bebouwing neer te zetten."

Het plaatsen van windmolens en zonneparken leidt tot weerstand en protesten

Een grote groep deelnemers geeft aan dat zij het plaatsen van windmolens en zonneparken op land niet zien zitten, omdat dit tot weerstand en protesten gaat leiden en omdat zij dit negatief ervaren. Deze deelnemers spreken dus niet zozeer over de problemen rond het aantasten van de persoonlijke levenssfeer als gevolg van het plaatsen van windmolens, maar de protesten die hier het gevolg van zijn. Er zijn ook deelnemers die verwijzen naar de casuïstiek rond de datacenters in Noord-Holland die naar hun mening het draagvlak geen goed heeft gedaan.

"Ik denk dat zonne- en wind energie op land veel gedoe en discussie op gaat leveren, beter om dat uit de weg te gaan."

"Windmolens op land kan mensen boos maken omdat het dicht bij hun huis is."

"Zonneparken en windmolens op land bijvoorbeeld. Je raakt daar draagvlak mee kwijt onder het volk dat je juist nodig hebt."

"Meer windmolens op land. Het draagvlak is hiervoor veelste laag en wordt soms voor verkeerde doeleinden gebruikt, zie datacenters Noord-Holland."

"Windmolens op land bij de huidige geluidsnorm tast de gezondheid aan bij 30% van omwonenden binnen straal van 10x de masthoogte. 'Participatie' en financiële compensatie gaat dat niet verhelpen en leidt, bij huidige geluidsnorm, wel tot onethische situaties, waarbij het financieel belang van een meerderheid (70%) komt te staan

tegenover de gezondheid van een minderheid. (de één heeft goede ogen, de ander goede oren, de één kan niet tegen kietelen, de ander niet tegen geluidsoverlast. Maar deze 30% zullen door burens wel worden weggezet als 'zwak')."

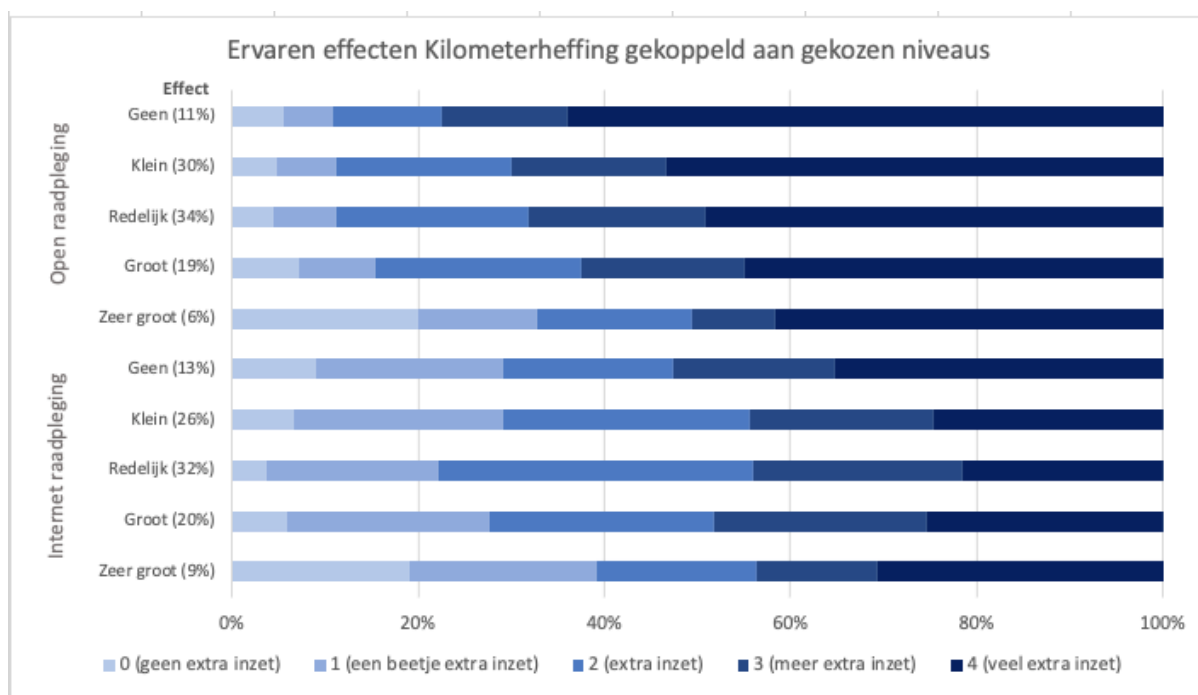
"Ik zou graag met de overheid in een denktank willen om mee te denken over kansen die nu nog blijven liggen. Op dit moment smelt het draagvlak voor de energie transitie sneller dan de poolkappen. Dit heeft te maken met weinig tot geen draagvlak voor de aangedragen oplossingen. Hierbij bedoel ik met name de windturbines op land."

De laatste respondent geeft aan dat het plaatsen van windmolens als risico kan hebben dat dit in gemeenten leidt tot een tweedeling tussen de mensen met een financieel belang en de mensen die overgevoelig zijn voor geluidsoverlast.

3.3.6 Invoering kilometerheffing

Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan zal de wegenbelasting worden vervangen voor een kilometerheffing. Men betaalt niet meer voor het bezit van een auto of een motorfiets, maar voor het gebruik. Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan zou de kilometerheffing voor elektrische auto's uitkomen op 4 cent per kilometer. Benzineauto's betalen 7 cent per kilometer en dieselauto's 11 cent. Bij veel extra inzet betalen benzineauto's 10 cent per kilometer en dieselauto's 16 cent. Figuur 17 laat zien dat er een slechts een zwak verband is tussen de effecten die deelnemers denken te gaan ervaren door de invoering van een kilometerheffing en de mate waarin ze deze maatregel adviseren. Dit geldt vooral voor deelnemers uit het internetpanel.

Figuur 17: relatie keuzes en effecten



Tabel 9 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. Hoewel uit de latente klasse clusteranalyses bleek dat het invoeren van een kilometerheffing een populaire maatregel is onder verschillende groepen Nederlanders, vinden we toch een zeer groot aantal bezwaren terug in de argumenten van de deelnemers. Wanneer de regering voorstelt om een kilometerheffing in te voeren dan zullen tegenstanders een pallet aan argumenten naar voren brengen om deze beleidsoptie tegen te houden. Het aantal argumenten voor de invoering van de kilometerheffing is relatief klein, maar argumenten zoals 'de vervuiler betaalt is eerlijk' worden wel weer door veel deelnemers genoemd.

Tabel 9: Argumenten voor en tegen invoering kilometerheffing

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
1) Mobiliteit is grote vervuiler dus heeft groot effect	21	12
2) De vervuiler betaalt is een eerlijk principe	140	39
3) Vermindert personenvervoer (en stimuleert openbaar vervoer)	62	23
4) Vergroot bewustzijn om wel/niet de auto te nemen en welk type te kopen	48	21
5) Minder autorijden en meer fietsen is goed voor de gezondheid	4	4
6) Stimuleert thuiswerken	11	4
7) Minder files en minder (investeringen in) asfalt nodig	18	4
8) Differentiatie vergroot bewustzijn dat fossiele brandstoffen slecht zijn voor	14	1

milieu		
9) Levert geld op dat kan worden geïnvesteerd in milieu	2	1
Argumenten tegen		
1) Automobilisten betalen al genoeg belasting (melkkoe)	5	10
2) Tegen extra belastingen	3	7
3) Maatregel raakt lage- en middeninkomens te hard	10	20
4) Maakt autorijden elitair. Vergroot de ongelijkheid tussen arm en rijk	1	5
5) Benadeelt mensen die afhankelijk zijn van de auto (voor hun werk)	13	21
6) Begrenst vrijheid	2	5
7) Veel gedoe, protest en demonstraties/weinig draagvlak/tast draagvlak alle maatregelen aan	0	4
8) Gedoe (rompslomp)	1	2
9) Moeilijk te controleren en hoge implementatiekosten systeem	13	5
10) Niet effectief, want door corona rijden mensen al minder	2	0
11) Niet effectief, want mensen blijven toch wel rijden	2	10
12) Transportsector wordt hierdoor hard geraakt	0	3
13) Prijs van producten gaat omhoog	2	0
14) Het is beter om openbaar vervoer te stimuleren	4	0
15) Elektrisch rijden moet hetzelfde worden behandeld	1	2
16) Raakt bepaalde groepen (o.a. dorpelingen en gepensioneerden) harder dan andere groepen	8	5
17) Moeilijke situaties aan de grens waar mensen veel in het buitenland rijden	0	1
18) In strijd met vliegtax. Het moet voor de korte afstand aantrekkelijker zijn om de auto te pakken dan het vliegtuig.	0	2
19) Mensen zijn langer onderweg	0	1
20) Niet effectief. Invloed is klein in klein land als Nederland	1	1
21) Het bijhouden van gereden kilometers door de staat leidt tot privacy issues	9	1
22) De consument moet niet boeten maar de industrie.	2	1
23) Verhoog de brandstofprijzen in plaats van een kilometerheffing	1	0

De vervuiler moet betalen

Voorstanders noemen zeer frequent het argument dat zij de kilometerheffing een eerlijkere maatregel vinden dan de huidige wegenbelasting, omdat het ervoor zorgt dat de vervuiler betaalt. Betalen naar gebruik wordt als eerlijker ervaren dan betalen naar bezit.

"Ik vind een kilometerheffing eerlijk. Wie meer autorijdt, dus meer vervuult moet meer

betalen."

De maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Er zijn ook deelnemers die de invoering van een kilometerheffing steunen omdat zij meerdere maatschappelijke baten zien en denken dat de maatschappelijke baten hoger zullen zijn dan de kosten.

"Door het autorijden te ontmoedigen, met als doel om minder CO₂ uit te stoten, krijg je de volgende effecten er gratis bij: minder verkeersdoden, minder longklachten, minder geluidsoverlast, minder dierenlactoffers, minder overgewicht (er vanuit gaand dat de kilometers nu op de fiets worden gemaakt). Zo kun je bij vrijwel elke maatregel zo'n waslijst verzinnen. Doe hier iets mee! Zelfs de mensen die de ernst niet inzien van CO₂ uitstoot kunnen het met zo'n lijstje eens zijn."

"De kilometerheffing kan misschien nadelig zijn voor mij persoonlijk, maar ik verwacht dat de maatschappelijke baten enorm zullen zijn. Niet alleen de CO₂-uitstoot en algemene luchtkwaliteit, maar ook wetenschappelijk aanbevolen manier voor het file probleem. Bedenk de miljarden aan 'asfalt' die we besparen!"

In de argumentenanalyse komt ook zeer geregeld het normatieve argument terug dat deelnemers er waarde aan ontleen dat zijzelf, maar ook hun medeburgers, zich meer bewust worden van het gebruik van de auto. Dit soort normatieve argumenten kunnen niet worden meegenomen in evaluatie-instrument zoals de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die gebaseerd zijn op privaat keuzegedrag (Mouter et al., 2021a).

"Door km vergoeding gaan meer mensen nadenken wanneer de auto wel te nemen en wanneer niet, is eigenlijk erg lui volk aan het worden hier. 1 drup regen en bij de scholen staat het vol auto's niet normaal."

"Het invoeren van kilometerheffing is een maatregel waar ik voor ben. Ik denk dat deze maatregel ervoor zorgt dat mensen meer gaan nadenken over het gebruik van hun voertuigen. Nu maakt het niet uit hoe vaak je de auto gebruikt, dus kun je ook voor kleine stukjes makkelijk de auto pakken. Als de kilometerheffing wordt ingevoerd zullen mensen - zeker voor korte ritjes - hopelijk eerder het openbaar vervoer of de fiets pakken, of nog beter, wandelen."

"Groot voorstander van km heffing mits het geldt als zuiver beprijzen van gebruik. Het moet geen additionele spitsheffing worden. Huidige systeem belast bezit. Vergelijk dit met

all-you-can-eat of all-inclusive of abonnement met unlimited data. Dit stimuleert niet een bewust gebruik van het buffet of je data bundel. Als het bezit van een auto kosteloos is maar je moet maandelijks afrekenen over de gereden km's krijg je pas bewustwording."

Als we kijken naar de tegenargumenten die genoemd zijn door deelnemers, dan zien we drie typen argumenten vaak terugkomen: 1) door de invoering van de kilometerheffing gaat de automobilist erop achteruit; 2) de kilometerheffing is geen eerlijke maatregel; 3) je kan de wegenbelasting beter vervangen door hogere accijnzen op fossiele brandstof dan door een kilometerheffing. We lopen deze argumenten hieronder één voor één door.

Allereerst het argument dat de automobilist erop achteruit gaat door de kilometerheffing. Dit zal zeker het geval zijn voor mensen die veel gebruik maken van de auto, maar mensen die de auto weinig gebruiken gaan er juist op vooruit. De deelnemers die dit argument noemen zullen waarschijnlijk in de groep zitten die veel gebruik maakt van de auto.

"Ik zou geen kilometerheffing invoeren, dit is een druppel op een gloeiende plaat, typisch voorbeeld weer van de auto als melkkoe gebruiken."

Dan het tweede argument: 'de kilometerheffing is geen eerlijke maatregel'. Het is interessant dat 'eerlijkheid' zowel wordt genoemd als argument door voorstanders en tegenstanders van de kilometerheffing. Deelnemers noemen verschillende redenen waarom zij de kilometerheffing een oneerlijke maatregel vinden.

Voorkom dat lage inkomens in de problemen komen en dat kloof tussen arm en rijk groter wordt

Ten eerste is men bang dat deze maatregel lage- en middeninkomens te hard raakt. Met name mensen met een laag inkomen die veel autorijden zullen de kilometerheffing flink voelen in hun portemonnee.

"Meer belasting op bepaalde producten/diensten heffen zorgt ervoor dat een groep Nederlanders die het niet breed heeft nog meer word buitengesloten."

Een tweede sterk gerelateerd punt is dat de kilometerheffing volgens sommige deelnemers de kloof tussen arm en rijk groter maakt wanneer deze wordt gedifferentieerd tussen elektrische auto's en diesels/benzineauto's. Hoge inkomens kunnen sneller anticiperen op de kilometerheffing door meer thuis te gaan werken of door een elektrische auto aan te schaffen, terwijl mensen met een laag inkomen niet naar dit alternatief kunnen overstappen.

"Ik zou de kilometer heffing, vleesbelasting en de verhogen energiebelasting op aardgas afraden omdat vooral de armere mensen hierdoor juist meer geld kwijt zijn. Kilometerheffing zullen de gewone arbeider die elke dag naar zijn werk gaat te veel koopkracht kosten t.o.v. iedereen die lekker thuis zit."

"Vooral kilometerheffing is niet eerlijk, want de rijken kunnen dan blijven rijden en andere gewone mensen worden zo gestraft en dat geld met meer maatregelen ook voor aardgas belasting. De rijken kunnen dure aanpassingen betalen aan hun woning en de gewone mensen niet, moet ook rekening mee gehouden worden."

Een derde punt dat wordt ingebracht is dat sommige Nederlanders afhankelijk zijn van de auto – bijvoorbeeld voor hun werk – extra benadeeld worden door deze maatregel. Veel deelnemers geven wel aan dat dit probleem zou kunnen worden opgelost als alternatieven voor reizen met de auto – zoals het openbaar vervoer – aantrekkelijker worden en als er voldoende oplaadpunten zijn voor elektrische auto's.

"Ik vind dat kilometerheffing soms oneerlijk kan zijn. Mensen hebben soms geen ander alternatief dan met hun auto naar hun werk toe te gaan."

"Ik zou kilometers niet duurder maken, veel mensen kunnen er niets aan doen dat ze veel moeten reizen en het OV is nou eenmaal heel duur. Hier is dus bijna geen beginnen aan voor veel mensen."

Veel deelnemers noemen ook een combinatie van bovenstaande argumenten. Zie bijvoorbeeld onderstaande deelnemer die ook aangeeft dat een kilometerheffing ervoor kan zorgen dat Nederlanders met een laag inkomen minder kans hebben om zich te verbreden.

"Ik zou niet een invoering van een kilometerheffing stimuleren. Ook al is dit wel een goede maatregel om mensen te stimuleren om minder met de auto te rijden en meer met de fiets te gaan of het openbaar vervoer te gebruiken, vind ik dit geen eerlijke maatregel. Niet alle Nederlanders hebben evenveel inkomen en sommige mensen moeten voor hun werk ver reizen. Met een slechte verbinding van het openbaar vervoer en een lange reistijd met de fiets of met het openbaar vervoer levert dit voor veel mensen veel ongemak op. Met kilometerheffing beperk je mensen die het al niet breed hebben zich te verbreden."

Het argument dat kilometerheffing niet eerlijk is omdat mensen afhankelijk zijn van de auto richt zich niet alleen op werk, maar sommige mensen ervaren de afhankelijkheid

meer in de privésfeer.

"Ik vind kilometerheffing heel lastig. Sommige mensen moeten nu eenmaal rijden maar worden dan bestraft. Ook zullen sommige mensen zich beperkt en bezwaard voelen als ze bv. veel familie door het hele land hebben wonen. Dan word je eigenlijk bestraft als je naar hun verjaardagen gaat want dan kom je aan 'teveel' kilometers. Ik ga wel vaak geocachen, dat is vaak op afgelegen plekjes, vooral bij het bos. Daar kun je niet komen met het openbaar vervoer. Maar als je weet dat je eigenlijk een soort boete betaalt om daar te komen maakt het veel minder leuk. En ik snap dat er ergens een grens getrokken moet worden, maar ik houd verder wel veel rekening met het milieu. Ik ga altijd op de fiets boodschappen doen en als ik naar een dorp verder op moet wat 15 of 17 kilometer rijden is doe ik dat ook met de fiets, ik hergebruik tasjes etc, ik breng de kinderen met de fiets of lopend naar school enz. en dan 'steekt' het een beetje als je kilometerheffing betaalt terwijl anderen heel gemakzuchtig omgaan met het milieu."

Er is een beter alternatief

Het derde argument tegen het invoeren van de kilometerheffing dat frequent wordt genoemd is dat je de wegenbelasting beter kunt vervangen door hogere accijnzen op fossiele brandstof dan door een kilometerheffing. Deelnemers denken dat dit een goedkopere maatregel is, omdat er geen ICT systeem hoeft te worden opgetuigd, ze maken zich zorgen om privacyaspecten van de kilometerheffing en ze geven aan dat de kilometerheffing een te grove maatregel is omdat er niet wordt gedifferentieerd tussen zuinige en onzuinige benzineauto's en diesels. Hieronder een aantal quotes:

"Kilometerheffing. Is al eens mislukt. En met de ICT van de overheid ... Iedereen betaalt in principe al kilometerheffing omdat er accijns op de brandstof wordt geheven."

"Kilometerheffing is een kostbare maatregel met privacybezwaren. Veel goedkoper, eenvoudiger en eerlijker is verhoging van de brandstofaccijnzen. Zo worden veelrijders en bestuurders van onzuinige voertuigen automatisch zwaarder belast."

"Ik ben principieel tegen de kilometer heffing omdat er niet gekeken wordt naar de zuinigheid van de keuze van de auto (groot/ klein auto), weggedrag van de bestuurder (hard/langzaam rijden). Beter om de energie voorziening van de auto te belasten. Door dat duurder te maken wordt de kleine auto van de voorzichtige rijder niet net zo duur om te rijden dan de bolide van de wegdemonen."

"Kilometerheffing zorgt voor de aanschaf van meer auto's wanneer dit de wegenbelasting

etc. vervangt. Bezit wordt goedkoop, waarom zou ik dan niet uit gemak ook maar een auto kopen? Het is slimmer om de accijns op benzine etc. flink te verhogen en dat geld in OV te stoppen."

"Kilometerheffing: dit bestaat al via brandstofaccijns, wat bovendien beter werkt omdat auto's die veel verbruiken meer betalen, dus we kunnen veel beter dit systeem versterken."

"Invoering kilometerheffing: er is hier al een middel voor, namelijk de brandstof belasten. Dat is direct gerelateerd aan de hoeveelheid kilometers en zuinigheid van het vervoersmiddel. Als de belasting omhoog moet, laat mensen maar bij de pomp afrekenen."

"Bij de kilometerheffing wordt m.i. onvoldoende naar het doel gekeken: vermindering van uitstoot. Natuurlijk kan en moet uitstoot door wegverkeer zwaar(der) worden belast, maar dan wel naar rato van vervuiling en CO2-equiv. uitstoot. Dan kan een kleine Dieselauto ineens een stuk gunstiger uitpakken dan een forse benzine SUV, waar de consument nu helaas vrij voor kan kiezen met een m.i. onvoldoende CO2-uitstoot factor in de BPM als enige (de-)motiverende factor. Een uitstoothoofing per specifiek voertuigmodel per gereden km, in combinatie met een hogere brandstofaccijns, beloont de aanschaf van een kleinere, minder vervuilende auto, in combinatie met minder gebruik en een zuinige rijstijl. Dit is een eerlijke, uitvoerbare en effectieve rekenmethode. Bovendien hoeft het politiek beladen woord Kilometerheffing dan niet meer gebruikt te worden, maar een meer doelgerichte naam in de trant van fossiele brandstof transport heffing."

Tot slot valt het op dat veel deelnemers voorwaarden noemen waaraan moet worden voldaan om ervoor te zorgen dat de kilometerheffing in acceptabele maatregel is. Verschillende deelnemers pleiten voor vrijstelling van bepaalde groepen (zoals ondernemers die afhankelijk zijn van hun auto). Ook geeft een deelnemer aan dat het interessant kan zijn om juist elektrisch vervoer te subsidiëren voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto.

"Bij de kilometerheffing: gun mensen die verplicht moeten rijden voor hun kleine bedrijf (monteurs etc.) een mildere regeling. Kleine ondernemers moeten gesteund worden en sommige beroepen kunnen niet anders dan rondrijden in een busje. Misschien is het mogelijk om juist voor deze groep elektrische voertuigen te financieren, niet voor Nederlanders in het algemeen, aangezien elektrische auto's nog zo duur zijn. Juist degene die het meest afhankelijk van hun (bestel)wagen zijn, worden zo ondersteund en juist die mensen maken ook de meeste 'verplichte' kilometers."

3.3.7 Verlenging subsidie elektrisch rijden

De overheid stimuleert het kopen van een elektrische auto tot en met 2025 met een pakket aan subsidies en kortingen. Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan adviseren zij de overheid om maatregelen en afspraken uit dit pakket te verlengen tot 2030. Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan betekent dit het volgende:

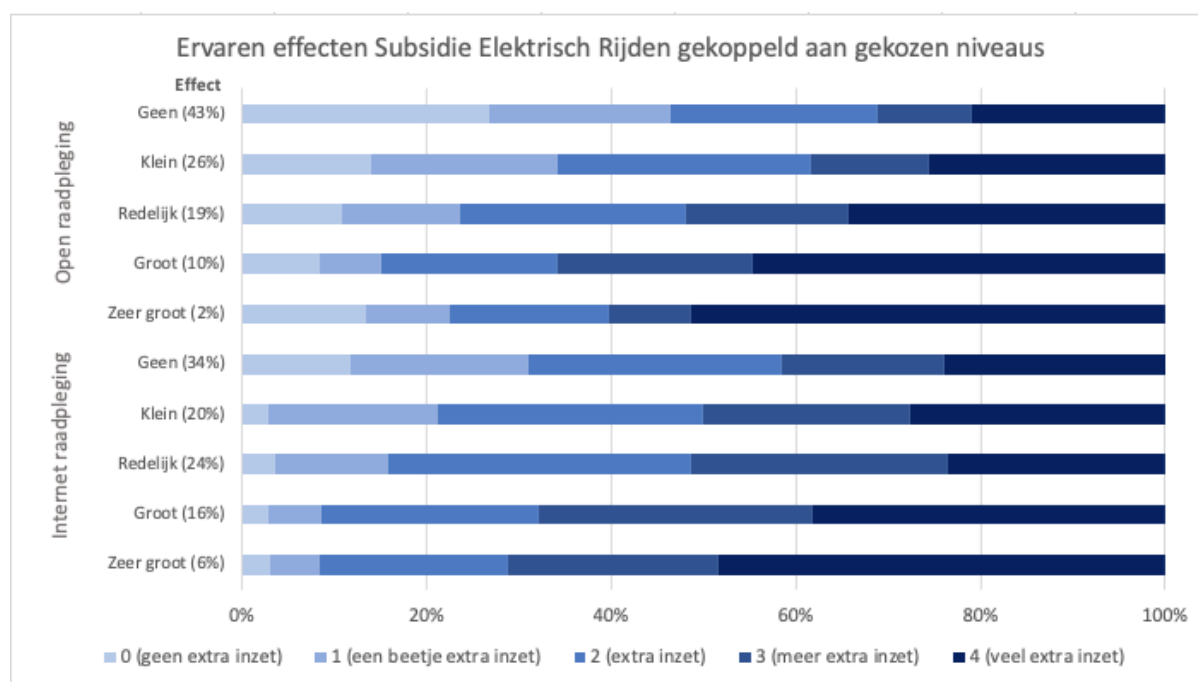
- Voor elektrische auto's betaalt u vanaf 2025 enkel een vast jaarbedrag van €360 aan BPM
- Voor elektrische auto's betaalt u vanaf 2025 maar 25% van de MRB
- Voor de aanschaf van een elektrische auto ontvangt u vanaf 2025 een subsidie ter waarde van:
 - €2000 bij een gebruikte elektrische auto
 - €2550 bij een nieuwe elektrische auto
- Voor elektrische auto's betaalt u vanaf 2025 een verlaagde bijtelling van 17%.

Als deelnemers kozen voor 'veel extra inzet' dan betekent dit dat het stimuleringspakket uit het Klimaatakkoord niet alleen wordt verlengd, maar ook intensiever gemaakt voor de periode tot 2030. Naast de verlenging van de huidige afspraken, worden de volgende nieuwe afspraken gemaakt:

- Voor de aanschaf van een elektrische auto ontvangt u in 2022, 2023 en 2024 een subsidie ter waarde van:
 - €2000 bij een gebruikte elektrische auto
 - €3700 (2022), €3350 (2023) of €2950 (2024) bij een nieuwe elektrische auto

Een opvallend resultaat uit Figuur X is dat een groot deel van de deelnemers denkt dat zij geen effect zullen ervaren van de maatregel. De mate waarin deelnemers de optie adviseren aan de overheid neemt toe al naar gelang men meer effect denkt te ervaren. Maar er zijn ook flink wat deelnemers positief over de optie die geen effect denken te ervaren, terwijl er ook deelnemers zijn die vinden dat subsidies op elektrisch rijden niet moeten worden verlengd ook al zouden ze verwachten daar een groot effect van te ervaren.

Figuur 18: relatie keuzes en effecten



Tabel 10 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. Uit Tabel 10 volgt dat deelnemers vaker negatieve argumenten noemen dan positieve argumenten.

Tabel 10: Argumenten voor en tegen verlenging subsidie elektrisch rijden

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
1) Deze maatregel geeft Nederlanders zelf de keuze om duurzamer te leven en dwingt deze keuze niet af	0	3
2) Zorgt slechts voor een kleine aanpassing in het leven	1	2
3) Geeft mensen een zetje in de goede richting	13	17
4) Stimuleert productie van elektrische auto's (door opschaling worden prijzen lager)	11	11
5) Subsidie maakt de aanschaf van een elektrische auto ook haalbaar voor lagere inkomens	11	10
6) Goed om elektrisch rijden te stimuleren want uitstoot is lager dan bij auto's op fossiele brandstoffen	6	10
7) Maatregel is makkelijk in te voeren	2	1
Argumenten tegen		

1) Levert problemen op voor het elektriciteitsnet	10	6
2) Zorgen om haalbaarheid lage inkomens (subsidie is nog niet genoeg)	12	8
3) Leidt ook tot milieuvervuiling bij productie en bij slopen	38	18
4) Minder goed dan de kilometerheffing wat betreft terugdringen autogebruik	7	0
5) Geeft geen prikkel om de auto-industrie te verduurzamen	7	1
6) Prijzen worden al lager door de marktwerking	15	4
7) Is weggegooid geld. Voor mensen die het kunnen betalen is het nu al voordelig omdat ze niet meer hoeven te tanken.	13	12
8) Elektriciteit is niet (altijd) groen, dus elektrisch rijden ook niet	31	11
9) Elektrische auto's zijn gevaarlijk: ze zijn stil (je hoort ze niet aankomen) en zijn amper te blussen bij brand	1	2
10) Elektrisch rijden is niet groen op lange termijn	8	6
11) Voordelen zijn alleen voor rijke mensen	57	3
12) Oplaadpunten zijn lelijk/onmogelijk te plaatsen	0	1
13) Elektrische auto's zijn door accu's loodzwaar en belasten de wegen meer	9	1

Verlenging subsidie elektrisch rijden tast de persoonlijke levenssfeer niet aan

De argumenten voor het verlengen van de subsidie op elektrisch rijden richten zich erop dat deze maatregel nauwelijks ingrijpt op het persoonlijke leven. Positieve deelnemers ervaren keuzevrijheid. Het is geen maatregel die het huidige gedrag straft, maar duurzamer gedrag stimuleert (zetje in de goede richting). Daarbij is de maatregel volgens deelnemers makkelijk in te voeren. Zo zeggen deelnemers:

"Elektrisch rijden of een goed geïsoleerd huis lijkt me een kleine aanpassing die iedereen uiteindelijk zou moeten kunnen maken."

"Subsidie voor elektrisch rijden geeft meer mensen de kans om dit te doen. Voor veel Nederlanders is dit nog een hoop geld om in elektrisch rijden te investeren dit geeft een extra zetje. Dit geldt ook voor isoleren van woningen."

"Ik geloof in positief stimuleren voor nieuw gedrag / verbeterde gewoontes. Wil je dat de Nederlander zich meer om milieu geeft stimuleer het dan. Zoals vergoeding voor elektrische auto's, je huis beter isoleren etc."

Wanneer we kijken naar de tegenargumenten, dan zien we dat veel van de tegenargumenten zich richten op vraagtekens die deelnemers hebben bij de rechtvaardigheid van de maatregel en twijfels die zij hebben over de efficiëntie van de maatregel.

Perceptie dat maatschappelijke kosten hoger zijn dan de baten

We behandelen hieronder eerst de efficiëntie argumenten en dan de rechtvaardigheidsargumenten. Een groep deelnemers vraagt zich af of de maatschappelijke baten wel hoger zijn dan de maatschappelijke kosten. De deelnemers maken zich zorgen over de maatschappelijke kosten van het verzwaren van het elektriciteitsnet, milieuvervuiling bij het slopen van elektrische auto's, de mate waarin stimulering van elektrisch rijden leidt tot verduurzaming (wanneer het niet lukt om voldoende groene elektriciteit te produceren) en negatieve effecten op de (verkeers)veiligheid. Hieronder een aantal quotes:

"Elektrische subsidies hebben geen groot nut afgezien het Nederlandse Elektrisch netwerk het niet kan leveren als we allemaal elektrisch zouden gaan rijden. Ook zijn er geen voldoende oplaadmogelijkheden voorhanden. Daar zal dus HEEL groot in moeten worden geïnvesteerd en dat gaat miljarden kosten."

"Elektrische auto's zijn een goed alternatief voor benzine auto's en subsidie voor het elektrisch rijden is een goede stimulatie hiervoor. Het enige probleem is dan nog wel waar de energie vandaan komt voor het elektrisch rijden. Dit moet niet uit vervuilende kolencentrales komen dus hier moet ook een alternatief voor komen. Het bouwen van kerncentrales en investeren in groene waterstof kan een goed alternatief zijn."

"Ook is het subsidiëren van auto's met 300+ pk nergens voor nodig. Hoe elektrisch ze ook mogen zijn, 300+ pk is niet goed voor het milieu. Een Toyota Aygo op benzine is nog altijd een stuk minder slecht voor het milieu dan een Tesla."

"Ik ben bovendien niet voor elektrisch rijden: Hoe moeten de accu's worden ontzorgd of gerecycled?"

"Zoals elektrisch rijden, is natuurlijk positief, maar echt milieu bewuste fabricage is er nog niet vooral niet op de enorme accu's, vindt dat dat eerder zou aangepakt moeten worden."

Tot slot geven enkele deelnemers aan dat hij/zij de oplaadpunten niet mooi vinden, dat zij een elektrische auto minder fijn vinden rijden en dat zij zich er zorgen om maken dat mensen zich minder duurzaam gaan gedragen als zij een elektrische auto hebben aangeschaft onder het mom van: 'ik heb mijn bijdrage geleverd'.

"Ik geloof niet in elektrisch rijden. De productie en afvoer van batterijen is enorm vervuilend. Het laden gaat traag. Het bereik is beperkt. Het is een totaal andere minder prettige ervaring dan het huidige autorijden."

"Ik stem niet voor verlenging subsidie van elektrisch rijden vanwege het feit dat ik nu om me heen zie dat degene die daarvan gebruik maken, degenen zijn die niet per se veel geven om natuur, maar wel om nieuwe dure auto's. Ik rijd in een oud dieseltje. Ik vraag me af of het écht beter voor de natuur is als ik nu een nieuwe elektrische auto ga aanschaffen; nieuw staal, zware metalen tbv de accu (waar ik niemand over hoor wat voor een effect dat gaat hebben op de natuur); welk afval gaan die elektrische auto's opleveren? De dieselauto die er nu al is wordt dan ook afval en mijn nieuwe nog aan te schaffen auto tzt ook. Bovendien geeft een diesel minder CO₂ uitstoot dan een auto op gas of benzine; wel geeft een diesel meer uitstoot van fijnstof - dat realiseer ik me en daarom neem ik zo vaak mogelijk de fiets (iets dat bij rekening rijden nog meer gestimuleerd zou worden)."

"Daarnaast wil je voorkomen dat mensen door hun elektrische auto vinden dat ze al genoeg aan het klimaat bijdragen, zonder af te vragen hoe het stroom wordt opgewekt waarmee ze hun auto opladen."

Er zijn betere alternatieven

Ook zijn er deelnemers die niet zozeer aangeven dat het stimuleren van elektrische auto's maatschappelijk economisch gezien inefficiënt is omdat de maatschappelijke kosten hoger zijn dan de baten, maar die stellen dat andere alternatieven in hun beleving efficiënter zijn. Genoemd worden het invoeren van de kilometerheffing (omdat deze maatregel ook invloed heeft op het verminderen van autogebruik) en het bevorderen van openbaar vervoer en fietsen.

"Als je elektrisch rijden stimuleert, gaan mensen toch op de weg blijven. Wordt het druk en krijg je nog steeds files. Want niet iedereen heeft het geld om een elektrische auto te kopen. De grootvervuilers blijven rijden. Dus beter geen subsidie op elektrisch rijden. Levert minder op dan kilometerheffing invoeren."

"Verlenging subsidie elektrisch rijden is lood om oud ijzer. Er moeten veel minder auto's komen ongeacht de "brandstof" geld moet naar bevorderen fietsen en openbaar vervoer."

"Subsidies op elektrisch rijden vind ik minder relevant: het is vaak maar een klein bedrag waar je subsidie voor krijgt, de pot is zo op en het is vooral interessant voor zakelijke rijders. Liever wil ik dat mensen überhaupt minder met de auto gaan, maar meer met OV of fiets. Een subsidie op elektrische fietsen zou in die zin een stuk logischer zijn."

Maatregel vergroot verschil arm en rijk

Daarnaast is er een groep deelnemers die vraagtekens heeft bij de rechtvaardigheid van deze klimaatmaatregel. Zij vragen zich af of de subsidie wel voldoende is om een

elektrische auto ook betaalbaar te maken voor lage inkomens. In dat geval wordt volgens hen de kloof tussen arm en rijk groter wat ze niet rechtvaardig vinden.

"Door elektrisch rijden te subsidiëren worden alleen de rijke burgers geholpen, aangezien de aanschaf van een elektrische auto nog steeds voor de gemiddelde Nederlander erg duur is."

"Subsidie op elektrische auto's komt bij de verkeerde groep terecht."

"Stop met subsidiëren van vervoer voor alleen die die een 'lease auto' hebben, maak regeling interessant voor particulier, desnoods 'bijtelling' voor anders als woon/werk verkeer."

Ook zijn er een aantal deelnemers die niet zozeer een bezwaar lijken te hebben tegen het financieel stimuleren van elektrische auto's, maar die fundamentele bezwaren hebben tegen het verstrekken van subsidies an sich.

"Subsidie elektrisch rijden: als we straks allemaal elektrisch rijden, dan krijgen we allemaal subsidie. Dat heeft dus weinig zin. Subsidie is niets anders dan andere laten meebetalen aan wat jij doet of uitgeeft. Daar zou in het algemeen sowieso wat kritischer naar gekeken moeten worden."

"Subsidie verlenen is vaak geen goede stimulans. Dat verstoort de markt. Zie de Teslasubsidie bij elektrisch rijden. Mensen kopen dan grotere auto's in plaats van kleinere en energie zuinige auto's ."

Tot slot zagen wij adviezen van twee deelnemers om de maatregel te optimaliseren.

"In het kader van subsidie op elektrische auto's: export van deze auto waar subsidie op is gegeven verbieden voor een x aantal jaar. Op deze manier krijgen particulieren ook meer kans om deze auto's tweedehands te kopen aangezien deze nog te duur zijn om nieuw te kopen. Ook weet de overheid dat zij hierdoor x jaar lang de vruchten plukken van hun investering."

"Verlenging van subsidie voor elektrisch rijden moet gecombineerd worden met subsidie voor elektrische occasions om te voorkomen dat de gesubsidieerde nieuwe voertuigen naar het buitenland vertrekken."

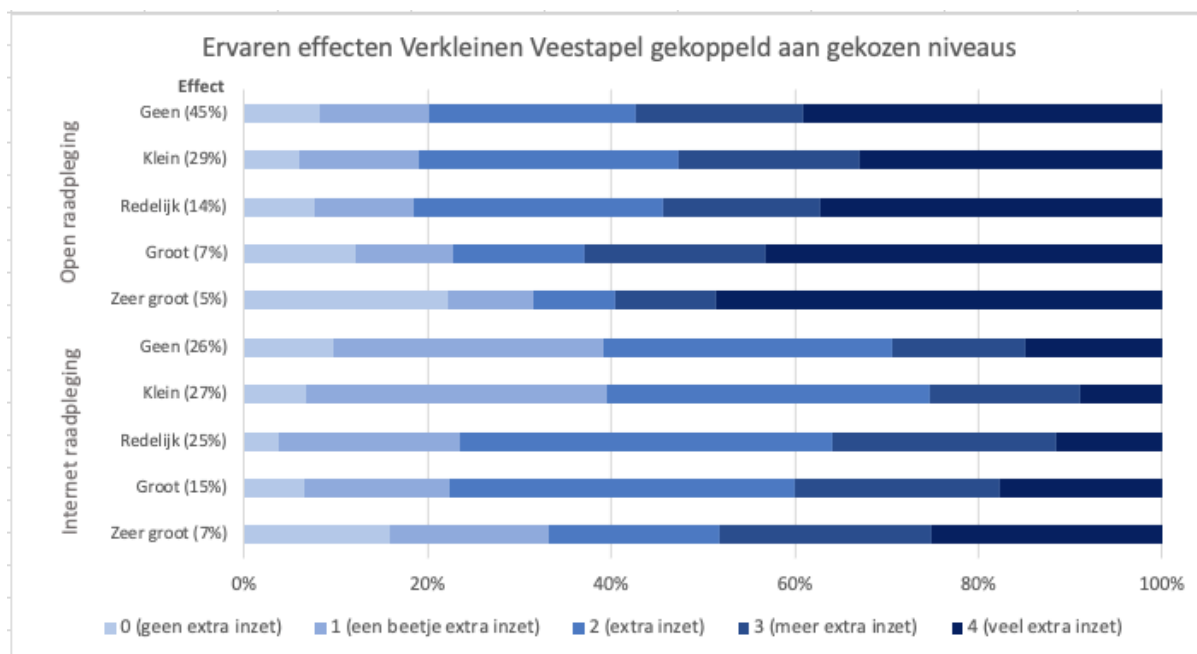
3.3.8 Verkleining veestapel door uitkoop en afoming

Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan betekent dit dat de veestapel zal worden verkleind door een combinatie van uitkoop en afoming. 'Uitkoop' betekent dat veehouders hun bedrijf beëindigen in ruil voor financiële compensatie. 'Afoming' betekent dat het aantal vee dat totaal in Nederland mag worden gehouden tussen nu en 2030 steeds lager wordt. Boeren hebben op dit moment rechten om vee te houden. Wanneer de ene boer deze rechten aan de andere verkoopt, dan nemen de rechten af.

Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan betekent dit de veestapel zal worden verkleind met 25% in de komende 10 jaar, waarvan 10% door uitkoop en 15% door afoming. Dit geldt voor melkvee-, varkens- en pluimveehouders.

Als deelnemers kozen voor 'veel extra inzet' dan betekent dit de veestapel zal worden verkleind met 50%, waarvan 25% door uitkoop en 25% door afoming. Dit geldt voor melkvee-, varkens- en pluimveehouders. Figuur 19 laat zien dat er een slechts een zwak verband is tussen de effecten die deelnemers denken te gaan ervaren door het verkleinen van de veestapel door uitkoop en afoming en de mate waarin ze deze maatregel adviseren.

Figuur 19: relatie keuzes en effecten



Tabel 10 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn.

Tabel 10: Argumenten voor en tegen verkleining veestapel door uitkoop en afroming

	Aantal genoemd 2.000 respondenten open raadpleging	keer door Aantal genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
De landbouwsector is een grote vervuiler die moet worden aangepakt	106	20
Verkleinen van de veestapel verbetert dierenwelzijn	66	11
Helpt consumenten om bewust betere keuzes te maken	15	4
We produceren nu voor het buitenland en dat is niet nodig / we produceren meer dan nodig	107	12
Naar de boeren toe is het uitkopen van boeren is een sociale aanpak	3	2
Kleinere veestapel geeft minder kans op virussen/ziekten	31	5
Naast CO ₂ besparing ook andere milieu voordelen	82	3
Megastallen moeten verboden worden/inzetten op duurzame landbouw	18	5
Oppervlakte van landbouw kan voor natuur en woningbouw worden gebruikt		
Landbouw leidt tot bodemdaling		
Argumenten tegen		
Boeren hebben het al lastig en komen hierdoor verder in de problemen	11	32
Boeren bestaan en de cultuur behouden	0	12
Negatief effect op het landschap (want er komen vast woningen voor in de plaats)	2	2
Europese/wereldwijde aanpak, anders wordt de veestapel elders weer vergroot	34	13
Te weinig productie voor Nederland zorgt voor hoge Transportkosten	3	13
Gebeurt vanzelf als we minder vlees gaan eten	3	5
Boeren geven om de natuur en nemen CO ₂ en stikstof op	4	4
Reduceren veestapel heeft weinig effect	3	2
Maakt Nederland afhankelijker van buitenland(se vleeskwiteit)	6	5
Veestapel is afgelopen jaren al flink afgenomen, het is ook weleens genoeg	2	1
Export verminderen zou veestapel vanzelf wat verkleinen, maar voorkomt ook import van vlees	0	1
Transitie van de landbouw moet er niet voor zorgen dat de prijzen van vlees zo hoog worden dat lage inkomens het niet meer kunnen betalen	5	1
We verdienen veel geld aan de landbouw. Verkleinen landbouw leidt tot veel economische schade	2	2
Uitkopen is eigenlijk een beloning van boeren die allang wisten dat de grootte van de sector niet houdbaar was op kosten van de belastingbetaler	3	1

Percepties op de landbouw variëren van ´vervuilende sector´ tot ´empathie met kleine boeren´

Als we kijken naar de argumenten van voorstanders en tegenstanders van deze maatregel, dan zien we dat de rechtvaardigheidsdimensie ´maatregelen die invloed hebben op het dagelijks leven van individuele burgers zijn pas acceptabel als de overheid maatregelen invoert die grote vervuilende sectoren ontmoedigen om broeikasgassen uit te stoten´ vaak terugkomt. Wel is het heel erg opvallend bij deze maatregel dat deelnemers een heel ander beeld hebben van de landbouw wat ervoor zorgt dat zij ook de rechtvaardigheid van het verkleinen van de veestapel door afkoop en afroming anders ervaren. Sommige deelnemers zien de landbouw als een grote vervuilende sector met megastallen die met prioriteit moet worden aangepakt. Andere deelnemers schrijven juist meer over de individuele boer die nu al hard geraakt wordt door overheidsbeleid. Zij vinden het onrechtvaardig als deze individuen nog verder in de verdrukking zouden komen. Het behoud van de authenticiteit van het boerenbestaan is ook belangrijk voor deze groep (justice as recognition).

"Verkleining van de veestapel zou ik afraden omdat veehouderijen het al zwaar genoeg hebben, daar moet een andere oplossing voor gevonden worden."

"Hierop wil ik graag 2 van onze "luxes" die we in mij ogen hebben moeten proberen in goed overleg in stand te houden dat is de veestapel (nee, ik ben geen agrariër), omdat ik dit nog steeds het best passend in onze natuur. We moeten proberen het boerenbestaan zover dat kan te behouden maar wel onder condities."

"Veestapel verkleinen is geen goede optie. Zo gaat een deel van onze boerencultuur verloren."

"Vee is ons handelsproduct en bijna cultureel erfgoed. Ik snap niet dat de overheid dat ineens weg wil hebben."

"Ik ben tegen het verkleinen van de veestapel ondanks ik zelf geen vlees eet omdat ik zie dat de overheid het de boeren moeilijk maken omdat ze hun land willen! Ben wel tegen de megastallen!"

Het interessante van de laatste twee quotes is dat deze deelnemers verschillend denken over de rechtvaardigheid van de maatregelen die kleine en grote boeren treffen. Voor deze deelnemers zou de maatregel ´verkleinen veestapel door uitkoop en afroming´ rechtvaardiger zijn als deze zich alleen zou richten op grote boerenbedrijven.

Zoals gezegd zijn er ook deelnemers die de landbouw zien als een grote vervuilende sector die met prioriteit moet worden aangepakt.

"De landbouwsector is een grote vervuiler die moet worden aangepakt"

"De veestapel en de landbouw is buiten alle perken er zijn bijna geen insecten meer door verzuring en vervuiling, stikstofproblemen zijn in Nederland enorm en dit kleine land is een grote vervuiler we sturen afval naar landen waar het in de natuur belandt. Nederland kan veel beter."

"Verkleining veestapel heel belangrijk. Wij exporteren heel veel en bevullen hier ons land mee. Laat ieder land maar zorgen voor hun eigen vlees dus veestapel."

"Ik ben ook voor de verkleining van de veestapel; ik vind dat we een te klein land zijn om zoveel dieren te houden en dierlijke producten te exporteren. Daarbij ben ik tegen de massale wijze waarop dit gebeurt en vóór een biologische en natuurlijke wijze van veeteelt en landbouw. Ik eet principieel -bijna- geen vlees en vis. Af en toe wel, omdat ik het sommige soorten af en toe wel lekker vindt en daarin niet te rigide wil zijn, ook niet als we bijvoorbeeld uit eten gaan."

"Verminderen van de veestapel. we hoeven niet voor de hele wereld voedsel te produceren."

"Veestapel levert veel op voor weinigen, de nadelen zijn voor velen."

"Onze zo geprezen landbouw industrie heeft een onevenredig aandeel in de uitstoot van broeikas gassen. Naast het wereldwijde effect heeft het ook direct gezondheidsschadelijke effecten voor onze eigen bevolking. Het is tijd dat Nederland tot een ingrijpende herstructurering komt van landbouw naar een duurzaam op kwaliteit en lokaal gericht bedrijfstak. De huidige praktijk betekent winst voor enkelen en ploeteren voor de meerderheid. Dit leidt ook tot maatschappelijke spanningen waarbij het platteland tegenover de stad is komen te staan. Bij de transitie moet het herstellen van de band tussen consumenten en boeren als leidraad gelden."

De laatste twee argumenten zijn interessant omdat zij de rechtvaardigheidsdimensie dat een kleine groep (grote) boerenbedrijven veel winst maakt, terwijl een grote groep mensen de nadelen ervaart heel expliciet maken.

Tot slot is er nog een derde groep die vindt dat de overheid maatregelen mag opleggen tegen grote boerenbedrijven, maar kleine bedrijven met rust moet laten. Zie bijvoorbeeld de volgende quote:

"Als laatste vind ik de ontwikkeling van megastallen echt slecht. Ik vind boeren die van hun veestapel moeten leven, zij moeten met rust worden gelaten. Maar megastallen moeten verboden worden, ook uit oogpunt van dierenwelzijn."

Boeren moeten worden beschermd want zij zijn slachtoffer van een systeem

Verschillende deelnemers aan de klimaatraadpleging zien de problemen die kleine boerenbedrijven kunnen ervaren door de inkrimping van de landbouw en zij vinden een uitkoopregeling een sociale en rechtvaardige aanpak. Sommige deelnemers zien boeren als slachtoffers van een systeem en ze vinden dat de overheid hen tegemoet moet komen.

"Ik ben en ken geen boer, maar vind dat we boeren niet zomaar kunnen dwingen om hun bedrijf te verkleinen. Dat ze nu zulke grote bedrijven hebben, hebben we als maatschappij immers zelf gestimuleerd. Daarom lijkt mij 'Verkleining veestapel door uitkoop/afoming' een goede maatregel waar we veel extra op moeten inzetten."

"Ik ben voorstander van een verkleining van de veestapel door uitkoop/afoming. De veestapel zorgt voor veel uitstoot van broeikasgassen en is een enorme vervuiler. Voor boeren is het moeilijk om zomaar met hun bedrijf te stoppen. Uitkoop/afoming brengt hierbij een oplossing."

"De boeren die worden uitgekocht of afgeroomd. Het is jammer, maar helaas noodzaak. Er zijn ook niet veel kinderen die later het boerenbedrijf van hun ouders willen overnemen. Dus dan is zo'n uitkoopregeling ook wel ideaal. Veestapel kleiner, dan minder uitstoot CO₂. De boerderijen die overblijven, laat die dieren lekker vrij rondlopen, beter voor het vlees en de gezondheid van de dieren."

"Verkleining veestapel en invoering vleesbelasting: in Nederland produceren we tegenwoordig buitensporig veel vlees. Dat moet op z'n minst gehalveerd worden. Dat is natuurlijk niet leuk voor de mensen die daar nu werkzaam in zijn, maar ik vergelijk het met de sluiting van de staatsmijnen en stopzetten van de gaswinning: het bleek allemaal toch te schadelijk te zijn, dus daar hebben we ook mee moeten stoppen, of in ieder geval minderen. Er mag best wat geld meer naar compensatie- en omscholingsregelingen."

"Veestapel verminderen is hard nodig. Eigenlijk moet je dezelfde milieu eisen stellen aan de bio-industrie als aan andere industrie. Helaas is subsidie nodig, omdat Europa ervoor gezorgd heeft dat er een zeer vervuilende bio-industrie is ontstaan. Je kunt het de individuele boer, als gevangene van het systeem, nauwelijks kwalijk nemen."

De vervuiler wordt beloond

Aan de andere kant zijn er deelnemers die boeren juist niet zien als slachtoffers van een systeem. Zij vinden het onrechtvaardig als de belastingbetaler moet meebetalen aan de uitkoop van boerenbedrijven.

"Niet eerlijk dat belastingbetaler hiervoor moet opdraaien. Het uitkopen van veeteelt vind ik geen eerlijke maatregel. Er is al decennia lang bekend dat het anders moet, en ondernemers die hun kop in het zand gestoken hebben verdienen niet veel coulance. Als je na 2000 je veeteeltbedrijf hebt uitgebreid, of na 1980 een kolencentrale bent begonnen, dan heb je je huisje op het ijs gebouwd en ben je als ondernemer verantwoordelijk voor de slechte keuze. De belastingbetaler daarvoor laten opdraaien is krom en oneerlijk."

"Verkleining veestapel. Gaat wat mij betreft veel te veel geld naartoe. Boeren hebben alle tijd gehad om te veranderen en naar een meer toekomstbestendige manier van boeren te gaan. Om eerlijk te zijn vind ik boeren die nu meedoen aan de bio-industrie eerder strafbaar dan dat we ze moeten uitkopen."

De andere twee rechtvaardigheidsdimensies komen we nauwelijks tegen in de argumentaties van deelnemers aan de klimaatraadpleging. Toch zien we één deelnemer benadrukken dat de transitie in de landbouw er niet voor moet zorgen dat de prijzen van vlees omhoog gaan waardoor lage inkomens in de knel komen en is er een deelnemer die aangeeft dat het verkleinen van de veestapel via uitkoop en afroming een goede maatregel is omdat er maar weinig mensen last van hebben.

"Verkleining veestapel is een maatregel die op heel veel opgaven van belang is, daarom hier vrij stevig op ingezet; 25% is nog niet genoeg. Maar is een transitie, de ambitie om al in 2030 50% gereduceerd te hebben lijkt me te hoog gegrepen vlees wordt op een grote schaal heel goedkoop geproduceerd, en dat betekent meer CO₂, maar ook gebruikt veel land, water en antibiotica. Dat kan verkleint, maar niet te veel, want armere families zijn afhankelijk van betaalbare vleesproducten."

"Verklein veestapel hebben ook weinig mensen last van (alleen jammer dat die paar mensen allemaal een trekker bezitten)."

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Naast rechtvaardigheidsargumenten noemen zowel voorstanders als tegenstander efficiëntie-argumenten om hun advies te onderbouwen. Voorstanders stellen dat de maatschappelijke baten van het verkleinen van de veestapel via uitkoop en afroming hoger zijn dan de maatschappelijke kosten. Zij noemen de positieve effecten op de natuur, dierenwelzijn, volksgezondheid (voorkomen van infectieziekten en terugdringen van fijnstof), meer ruimte voor woningen (ook door minder uitstoot van stikstof) en het

voorkomen van bodemdaling als voorbeelden van maatschappelijke baten naast het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen.

"De verkleining van de veestapel door uitkoop/afroming is niet alleen goed voor klimaat en natuur maar draagt ook significant bij aan bevordering van de volksgezondheid. Veehouderijen zijn grote bronnen van fijnstofuitstoot en van uitbraken van infectieziekten."

"Vleesbelasting is een dubbele winnaar: minder co2 plus minder dierenleed. Zelfde geld voor verkleining veestapel: minder stikstof plus meer ruimte voor natuur/ woningen."

"Voor mij speelt natuur en milieu een grote rol. Voor de biodiversiteit zijn deze maatregelen geweldig. Vooral als vrijgekomen gebied kans krijgt te herstellen van haar overbemesting, monocultuur en bestrijdingsmiddelen. Ook de effecten ervan op het antibioticagebruik (veel minder gebruik, dus wellicht een vertragend effect op antibioticaresistentie) en virusverspreiding/ uitbraken van Q koorts, varkenspest, vogelgriep etc heeft een positief effect op de volksgezondheid."

"In het groene hart malen we onszelf naar beneden om het vee droog te houden. Verschrikkelijk! Hoe minder vlees hoe beter."

"Verkleining veestapel had ik wel geen verhoging aangegeven. Maar wat wel moet stoppen is de massadierhouding. Daardoor zullen wij ook in de toekomst veel meer pandemieën krijgen want de dieren zijn duidelijk zieker dan dieren die gewoon buiten mogen zijn. Hier moet meer gestimuleerd worden dat meer op echte biovlees gelet wordt. Dit is ook beter voor de gezondheid van de mens. Vlees mag gewoon niet meer voor een dumpingprijs verkocht worden. Boeren moeten bij vlees maar ook bij melk goed betaald worden dat het voor hun lonend is minder vee te houden zonder inlevering van inkomsten."

"De veestapel verkleinen is noodzakelijk maar de duurste oplossing per megaton CO₂ vermindering. Met verbeterde wetgeving en meer tijd zou dit goedkoper moeten kunnen."

Ook geven ze aan dat ze bang zijn dat het opengevallen landschap wordt volgebouwd met huizen en ze zijn bang voor de economische schade als deze sector inkrimpt.

"Het verkleinen van de veestapel vind ik risicovol. Doordat vrijgekomen grond waarschijnlijk meteen zal worden geclaimd voor huizenbouw zal dit het landschap van Nederland definitief veranderen. Dit is geen omkeerbaar proces."

"Denk veestapel verkleinen alleen maar plaats gaat maken voor bouw en niet voor natuur dus ook zonde."

"Verkleining veestapel geeft veel te veel economische schade, ons voedsel wordt hoofdzakelijk in een straal van 500Km rond Nederland opgegeten. Wij zijn goed in landbouw en veehouderij en b.v. Duitsland is goed in auto's bouwen en exporteren."

Een grote groep deelnemers geeft aan dat zij de maatregel niet efficiënt vinden, omdat het verkleinen van de veestapel in Nederland er volgens hen voor zal zorgen dat de veestapel in andere landen groter wordt. Je investeert in dat geval veel belastinggeld in een maatregel die per saldo misschien zelfs tot een toename leidt van broeikasgassen als er in het buitenland minder duurzaam wordt geproduceerd.

"Verder kun je alleen de veestapel aanpakken als je dit Europees doet want de kosten voor een Nederlandse boer gaat stijgen en de Jumbo en de Albert Heijn kopen doodleuk het vlees in landen waar de regels minder streng zijn waardoor de kosten voor vlees ook lager zijn."

"Het verkleinen van de veestapel en het invoeren van vleesbelasting is niet goed voor onze boeren. Als wij de veestapel verkleinen zal er ergens anders in de wereld juist een toename plaatsvinden om aan de vraag te kunnen voldoen."

"Verkleining veestapel is een zeer domme maatregel, omdat wij in NL efficiënt produceren, kunnen we beter hier blijven produceren. Dan inkopen uit bijv. Oekraïne of Brazilië. Daarbij kunnen we dan beter toezien op het dierwelzijn, antibiotica gebruik, enz. Mede door onze efficiënte producten zouden we vlees en groentes uit het buitenland extra moeten belasten, dit bespaart CO₂ door minder transport."

"Met name de verkleining van de veestapel is een veel te bekrompen inzicht. Men moet op dit punt mondiaal gaan denken. Nederland is een van de weinige landen die veel voedsel exporteert. De prognoses wijzen uit dat in 2040 er een tekort ontstaat aan voedsel in de wereld. De voedselindustrie in Nederland kan de wereld niet missen! Er zou meer geruild moeten worden met de CO₂ licenties over de landen heen om de voedselindustrie optimaal te laten doorgaan. Dat is beter dan de grens van 2040 naar voren trekken door nu al te weinig voedsel te gaan produceren."

"Koester de NL land en tuinbouw. Ca 10% van de werkgelegenheid vooral indirect heeft werk in deze sector. Zij zijn leidend in de wereld. Verplaatsing naar het buitenland kost heel veel werk en is ecologisch slechter dan in ons land."

Eén deelnemer geeft aan dat het bovenstaande effect moet worden beperkt door als

voorwaarde bij de uitkoop op te nemen dat uitgekochte boeren niet met hun geld een nieuw bedrijf mogen starten in het buitenland.

"Uitkopen veestapels levert heel wat op, wel op voorwaarde dat de boer geen ander boerenbedrijf mag starten, niet in Nederland maar ook niet in het buitenland."

Tot slot zijn er deelnemers die aangeven dat het inkrimpen van de veestapel in Nederland kan leiden tot meer uitstoot van broeikasgassen als voedsel moet worden geïmporteerd naar het buitenland. Omdat Nederland op dit moment exporteur is van voedsel, lijkt dit argument niet logisch, maar we noteren het wel omdat het speelt bij deelnemers aan de klimaatraadpleging.

"De boeren moeten wel de kans behouden om te blijven produceren. Anders buitenlands vlees en groenten met als gevolg extra broeikasgassen door transport."

"Zoals al aangegeven werd zou de vermindering van de veestapel er voor zorgen dat er minder vlees en melk uit Nederland komt. Het moet toch ergens vandaan komen dus kom je uit op import uit andere landen. Het gevolg is dat er dan weer meer transport moet plaatsvinden."

3.3.9 Invoering vleesbelasting

Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan betekent dit dat de overheid een belasting op vlees invoert. Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan betekent dit dat de vleesbelasting langzaam zal stijgen. Bij het produceren van kip, varken en rundvlees komt een verschillende hoeveelheid broeikasgassen vrij en de vleesbelasting in 2030 verschilt daarom per vleessoort.

In 2030 zult u uiteindelijk per kilo vlees het volgende **extra** betalen:

Kip: € 2,00 / kg (van 7,00 euro naar 9,00 euro)

Varken: € 4,50 / kg (van 7,75 euro naar 12,25 euro)

Rund: € 5,70 / kg (van 12,17 euro naar 17,87 euro)

Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan zal de vleesprijs sneller stijgen.

Kip: € 3,00 / kg (van 7,00 euro naar 10,00 euro)

Varken: € 6,00 / kg (van 7,75 euro naar 13,75 euro)

Rund: € 8,50 / kg (van 12,17 euro naar 20.67 euro)

Figuur X laat zien dat deelnemers die geen effect denken te ervaren van de maatregel "invoeren van de vleesbelasting" de overheid adviseren om deze maatregel in sterkere mate toe te passen dan deelnemers die zeer grote effecten denken te ervaren, maar het valt op dat de verschillen niet zo groot zijn.

Tabel 4 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. Het valt vooral op dat deelnemers een grote variatie aan argumenten voor en tegen het invoeren van een vleesbelasting noemen.

Tabel 7: Argumenten voor en tegen het invoeren van de vleesbelasting

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
De landbouwsector is een grote vervuiler die moet worden aangepakt	73	20
Heeft een positief effect op de volksgezondheid	101	16
Helpt consumenten om bewust duurzamere keuzes te maken	60	13
Leidt tot een daling van vleesconsumptie (we eten teveel vlees in Nederland)	78	27
Ik eet zelf weinig vlees, dus ik merk er weinig van	3	7
Het is effectieve maatregel om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren	26	7
Het is een betere oplossing dan het verkleinen van de veestapel via uitkopen en afromen (want het heeft een direct effect op de totale veestapel)	9	3
Makkelijk in te voeren	22	4
Er zijn alternatieven voor vlees beschikbaar	16	3
Kan worden gebruikt als compensatie voor het verkleinen van de veestapel/verduurzaming landbouw	20	4
De vervuiler betaalt en dat is eerlijk	42	3
Zorgt voor minder export	6	3
Hoger inkomen voor boeren	5	2
Verkleinen van de veestapel verbetert dierenwelzijn	38	13
Vlees eten is niet noodzakelijk / is een luxe	26	5
Argumenten tegen		

Boeren hebben het al lastig en komen hierdoor verder in de problemen	0	11
Boeren bestaan en de cultuur behouden	2	1
Raakt koopkracht (lage of midden-) inkomens	23	36
Raakt de gezondheid (van mensen met lagere inkomens)	7	11
Ik wil geen extra belasting betalen	2	12
Ik heb een lager inkomen	0	2
Waar gaat de belasting naartoe?	2	1
Belonen werkt beter dan belasten	5	1
Ik vind vlees zelf lekker	1	11
Vlees eten zit in onze aard / vlees eten is gezond misschien later scheiden	7	21
Geen effectieve maatregel, want effect op consumptie zal laag zijn	4	17
Pakt het probleem niet aan	4	11
Keuze om vlees te eten is aan mensen zelf	6	10
Productie verlagen is een beter middel om de consumptie te verminderen	4	6
Te weinig draagvlak	3	2
Maak vleesvervangers juist goedkoper	9	3
Belerend / betuttelend	0	2
Vleesvervangers / "nepvlees" (soja) zijn ook slecht voor het milieu	2	1
Vlees eten heeft weinig invloed op CO ₂	3	1
We eten al minder vlees dan voorheen	1	4
Probleem zit hem niet in het vlees eten maar probleem ligt bij de producenten: moeten scherpere regels komen voor vleesproducenten en fabrieken	3	1
Zorgt voor veel papierwerk	0	1
Schaadt de kleine biologische boeren	3	1
We moeten toch eten	0	2
Vlees moet geen luxe worden	5	3
Op eten hoort geen belasting	1	0

Vleesindustrie is een vervuilende sector die met prioriteit de uitstoot van broeikasgassen moet reduceren

Allereerst zijn er deelnemers die de vleesindustrie als een grote vervuilende industrie zien die met prioriteit gestimuleerd of gedwongen moet worden om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren. Zij noemen dus de rechtvaardigheidsvoorwaarde dat grote sectoren eerst iets moeten doen voordat er maatregelen worden genomen die individuele burgers raken. De tweede respondent geeft niet zozeer aan dat de vleesindustrie actie moet ondernemen, maar vindt dat er een verantwoordelijkheid ligt bij supermarkten.

"Naar mijn mening is de vleesindustrie de grootste vervuiler, van mij mag vlees duurder

worden."

"Vleesbelasting is goed idee, beter zou zijn om de eerlijke prijs voor vlees te gaan betalen. Hoe kan het dat een plantaardig dieet duurder kan uitvallen dan een vlees dieet? Een koe eet heel veel meer plantaardig voedsel voordat hij een stukje vlees wordt dan een mens moet eten om het stukje vlees te vervangen. Dat betekent dat wij niet de "echte" prijs betalen in de supermarkt. De supermarkten moeten stoppen met prijsvechten."

Zoals ook bij de maatregel "verkleinen veestapel door uitkoop en afroming" zijn er ook nu deelnemers die juist de landbouwsector als kleinschalig ervaren en juist vinden dat deze sector gespaard moet blijven. Het aantal deelnemers dat dit argument noemt is wel een stuk kleiner bij de vleesbelasting dan bij het verkleinen van de veestapel door uitkoop en afroming.

"geen vleesbelasting vind ik dat de boeren het al moeilijk genoeg hebben en dan ook nog hun product extra duur maken door die heffing. Dan wordt er minder gekocht en gaan ze failliet en dat gun ik ze niet na al het harde werken en de liefde voor hun dieren."

Vleesbelasting tast de persoonlijke levenssfeer aan

In sectie 3.2 kwam naar voren dat verschillende groepen deelnemers aan de klimaatraadpleging negatief staan tegenover het invoeren van een vleesbelasting. Een rechtvaardigheidsoverweging die vaak genoemd wordt door tegenstanders is dat het invoeren van een vleesbelasting de persoonlijke levenssfeer aantast.

"De opties die een direct effect hebben op de persoonlijke leefsituatie (heffing extra belasting bv) zou ik afraden. Ik denk dat belonen beter werkt."

"Die van de vleesbelasting is persoonlijk. Ik vind dat een lekker stukje vlees op zijn tijd moet kunnen."

"Kom niet aan mijn stukje bloedend vlees. Ik wil de koe blijven nuttigen. De auto kan de deur uit."

"Kan je tegen een leeuw zeggen je mag geen vlees meer eten?. Ik denk het niet, de mens zal altijd vlees eten omdat het in zijn aard is. Dus die weg zal ik niet opgaan. Waarom denken we dat we daar boven staan omdat we nu anders moeten denken."

"Vleesbelasting is gewoon dom. Dan gooi ik eens per paar maanden een half varken in de vriezer uit een van onze buurlanden. Vegetariërs en veganisten kunnen me inmiddels doodvallen met het voortdurend opdringen van hun normen en waarden."

Voorkom dat lage inkomens in de problemen komen en dat kloof tussen arm en rijk groter wordt

Verschillende deelnemers geven aan dat zij het invoeren van de vleesbelasting geen goed idee vinden omdat ze zich zorgen maken over de impact van deze maatregel op burgers met een laag inkomen. Ook vinden zij het een probleem als vlees een luxegoed wordt dat alleen kan worden betaald door mensen met een goed inkomen.

"Ik zou als overheid wel kijken naar welke lasten op welke schouders komen. Heffingen op vlees en aardgas zullen zwaar wegen voor mensen met een lager inkomen."

"Ik zou de kilometerheffing, vleesbelasting en de verhogen energielasting op aardgas afraden omdat vooral de armere mensen hierdoor juist meer geld kwijt zijn."

"Ook denk ik dat vleesbelasting veel mensen boos zullen maken en dat er dan tegen wordt geprotesteerd. ik ben immers maar jong, maar alsjeblieft neem maatregelen die geen andere mensen stuk zullen maken. vleesbelasting, extra geld moeten betalen voor aardgas, mensen hebben (helemaal in deze corona crisis) toch geen extra geld voor."

"Omdat dat het beste is voor bijna iedereen sommige mensen hebben al moeite met rondkomen en dan wil je vlees duurder maken verdomme."

"Meer belasting op bepaalde producten/diensten heffen zorgt ervoor dat een groep Nederlanders die het niet breed heeft nog meer word buitengesloten."

"Verkleining veestapel door uitkoop / afroming en invoering vleesbelasting - vind ik een lastige, maar toch afraden. Dit i.v.m. werkgelegenheid veehouderij e.d., maar ook duurdere boodschappen. We gaan al onzekere tijden in door de gevolgen van corona op grote schaal (economie, welzijn), dit zou nog een extra klap zijn waarvan ik mij afvraag of hier genoeg draagkracht voor is. Uiteindelijk wel een belangrijk punt, maar of dit nu al moet gebeuren of pas later in de toekomst, ik denk dat daar nog niet direct hard in gehakt moet worden."

"Ik heb een minimum inkomen en ik wil dus niet extra betalen aan energielasting, vleesbelasting."

"Vleesbelasting als er minder vlees word geproduceerd stijgen de prijzen zeker dan ook nog eens belasting er over heen kan alleen de rijken nog vlees eten."

"Het is een eenzijdige maatregel want beter gestelde zullen ook vlees blijven consumeren."

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Voorstanders stellen dat de maatschappelijke baten van het invoeren van de vleesbelasting hoger zijn dan de maatschappelijke kosten. Zij noemen de positieve effecten op de natuur, dierenwelzijn, volksgezondheid (voorkomen van infectieziekten en terugdringen van fijnstof) als voorbeelden van maatschappelijke baten naast het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen.

"Belasting op vlees heeft meerdere effecten: hopelijk zal vleesconsumptie afnemen waardoor naar verwachting de veestapel incl. varkens vanzelf kleiner zal worden (wet van vraag en aanbod), volksgezondheid zal verbeteren (afname vleesconsumptie), dierenwelzijn wordt verbeterd én de staat ontvangt inkomsten."

"Ik vind dat de belasting op vlees moet worden verhoogd en ook minder dieren moeten worden gehouden, dit vooral, om megastallen en dierenleed te voorkomen."

"Het ontmoedigen van het consumeren van dierenproducten, door een vleestaks en het verkleinen van de veestapel, is een goed idee omdat dat meer voordeel heeft dan alleen broeikasgasreductie. Ook de andere negatieve effecten, zoals zoönosen, stikstofuitstoot, biodiversiteitsverlies en dierenleed worden hiermee gespaard. Minder vlees eten en een kleiner landbouwareaal levert een hoop voordelen op. Op basis van veranderingen uit de geschiedenis schat ik in dat mensen snel zullen wennen aan minder vlees eten, waardoor het welzijnseffect laag is."

Deelnemers noemen ook twee andere maatschappelijke voordelen. Ten eerste denken zij dat een vleesbelasting redelijk eenvoudig kan worden ingevoerd – dit is eigenlijk een uitdrukking van lage maatschappelijke kosten.

"Vleesbelasting kan makkelijk ingevoerd worden."

"Vermindering van de vleesconsumptie dmv invoering vleestax lijkt mij een vrij eenvoudig in te voeren maatregel, evenals de verlenging van de subsidie voor elektrisch rijden en woningisolatie."

Daarnaast waarderen deelnemers het dat de vleesbelasting mensen bewust maakt van de negatieve (externe) effecten van het kopen van vlees. Dit is interessant omdat dit soort maatschappelijke baten zover bekend niet worden meegenomen in alternatieve evaluatie-instrumenten zoals een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

"De vleesbelasting is erg positief, mensen worden dan bewust van het milieueffect en het dierenwelzijn, maatschappelijke baat niet in MKBA."

"Ik merk als consument dat ik toch nog best vaak vlees koop omdat het niet zo duur is."

Een tax helpt denk ik bij de bewustwording in de vleesconsumptie en het maken van andere, betere keuzes."

"Omdat het zowel de consumenten als de producerende veebedrijven aan het nadenken doet zetten. Er gaat minder snel vlees worden gekocht, waardoor ook de veestapels minder zullen worden omdat het gewoon niet meer winstgevend is."

"Vleesbelasting: vlees is idioot goedkoop in relatie met de milieueffecten. Gedrag aanpassen via de portemonnee is het enige wat werkt."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Deelnemers die negatief zijn over het invoeren van een vleesbelasting denken dat dit een negatief effect heeft op de gezondheid van lage inkomens. Ook zegt een deelnemer dat er een negatief effect kan zijn voor de werkgelegenheid.

"Maatregelen zoals een vleestax zijn an sich niet verkeerd, maar hebben het risico dat ze nadelige gevolgen hebben voor de portemonnee en uitgebalanceerd dieet van mensen met minder inkomen."

"Vlees is belangrijk voor de voeding. Door hier belasting op te doen zullen minder mensen vlees kunnen kopen en dit gaat ten koste van een goede voeding."

"Invoering vleesbelasting; arme mensen zijn hier de dupe van en eten dan nog minder gevarieerd."

"Vleesbelasting is het doel voorbijgeschoten. Als iedereen 50 gram vlees per dag zou eten, kun je het ook oplossen. Maar om nu al het vlees in de supers en bij slagerijen, zwaarder te belasten, is wel erg kort door de bocht. Nederland produceert niet alleen vlees voor eigengebruik, maar ook voor de rest van de wereld bevolking. Amerika is de graanschuur van de wereld, Nederland die van vlees! Er wordt dus aardig verdiend aan deze export. Zogezegd de kip met de gouden eieren. Die ga je toch niet slachten? Wat wel onzinnig is, is dat wij vlees importeren uit landen als China (varkensvlees); Argentinië en Ierland (rundvlees). Dat hebben we toch zelf genoeg! Stoppen met die handel!"

Een andere maatregel is efficiënter

Twee deelnemers geven aan dat zij de vleesbelasting niet zien zitten omdat zij denken dat alternatieve maatregelen een betere verhouding van maatschappelijke baten en kosten hebben.

"Ik zou geen vleesbelasting aanraden, maar een generieke CO2 belasting. Daar zal je meer steun voor vinden onder de bevolking, ipv dat je 'hun vlees afpakt'. Met een CO2 belasting op alles (of al het voedsel) komt vlees vanzelf veel duurder uit de bus."

"Een vleesbelasting lijkt mij wat overbodig. Ik denk dat er genoeg andere methoden zijn om de consumptie van vlees te minderen (voorlichting, zorgen dat er minder vlees op de markt komt)."

Samenhang met andere maatregelen

Twee deelnemers benadrukken dat de maatregel "invoeren vleesbelasting" en "verkleinen veestapel door uitkoop en afroming" in gezamenlijkheid moeten worden ingevoerd.

"De intensieve veehouderij is toe aan verandering. Toch lijkt zij gevangen te zitten in een productieproces waarin schaalvergroting de enige oplossing lijkt en de problemen blijven bestaan. Daarnaast zijn er nog veel consumenten die niet uit zichzelf minder vlees of duurzamer gehouden vlees gaan eten. Het is echt tijd om deze vicieuze cirkel om te draaien en helaas lukt het de sector zelf niet en lijkt het mij verstandig om dit zo optimaal mogelijk te stimuleren. Waarbij de stimulans om minder vlees te gaan consumeren echt samen moet gaan met het verminderen van de veestapel. Anders halen we het gewoon uit het buitenland waar we het niveau van dierenwelzijn en hygiëne veel minder kunnen controleren."

Mogelijkheid om maatregel te optimaliseren

Tot slot noemen twee deelnemers mogelijkheden om het invoeren van de vleesbelasting te optimaliseren

"Wel wil ik hierbij opmerken dat ook de vleesexport aan banden gelegd moet worden: als er geëxporteerd wordt, naast het vlees ook de bijbehorende mest en andere afvalprodukten naar het buitenland of juist daarvoor een belasting heffen. Exporteer de grote kennis van de Nederlandse vleesindustrie naar het buitenland: met de kennis en de middelen kunnen de landen om ons heen zelf hun vlees produceren en hebben ze naast de lusten ook zelf de lasten. Nederlandse vleesproducenten in het buitenland dus."

"Boeren zouden moeten omschakelen naar het verbouwen van vleesvervangers en de industrie zou met kennis uit de Food-Valley kunnen inzetten op verduurzaming waarbij boerenbedrijven behouden blijven. Vleesbelasting zou die transitie moeten betalen, ook

zou de melkprijs een duurzaamheidstax moeten krijgen om zo de boer van een goed inkomen te voorzien en de middelen te verduurzamen.”

3.3.10 Verhogen van de energiebelasting op aardgas

Op dit moment bestaat er een energiebelasting op aardgas en deze wordt berekend per verbruikte kubieke meter (m³). Per 1 januari 2020 is het tarief € 0,53 per m³.

Als deelnemers voor 'extra inzet' van deze maatregel kiezen dan betekent dit dat de huidige energiebelasting op aardgas wordt verhoogd met € 0,10 per m³. Dit geeft mensen een prikkel om minder aardgas te gebruiken en dus minder CO₂ uit te stoten. Hieronder ziet u wat dit zou betekenen voor een gemiddeld huishouden in Nederland in 2030.

Huidige kosten voor aardgas : 673 euro per jaar

Nieuwe kosten voor aardgas door maatregel: 800 euro per jaar.

Als deelnemers voor 'veel extra inzet' van deze maatregel kiezen dan betekent dit dat de huidige energiebelasting op aardgas wordt verhoogd met € 0,15 per m³. De energiebelasting op elektriciteit wordt verlaagd met € 0,05 per kilowattuur (KWh). Hierdoor wordt het extra aantrekkelijk om het huis te isoleren en/of over te stappen op duurzame vormen van het verwarmen van het huis. Hieronder ziet u wat dit zou betekenen voor een gemiddeld huishouden in Nederland in 2030.

Huidige kosten voor aardgas: 673 euro per jaar

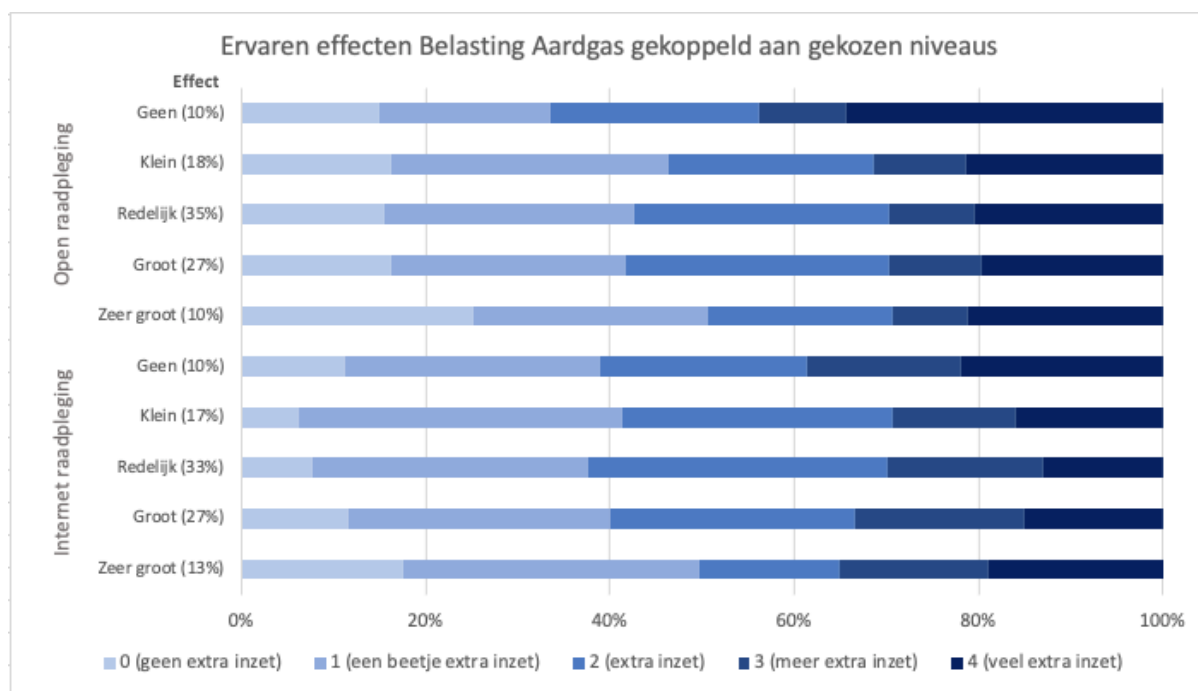
Nieuwe kosten voor aardgas door maatregel: 863 euro per jaar.

Huidige kosten voor elektriciteit: 332 euro per jaar

Nieuwe kosten voor elektriciteit door maatregel: 194 euro per jaar

Figuur 20 laat zien dat er een slechts een zwak verband is tussen de effecten die deelnemers denken te gaan ervaren door een verhoging van de energiebelasting op aardgas en de mate waarin ze deze maatregel adviseren. Dit geldt vooral voor deelnemers uit het internetpanel. 61% van de deelnemers uit het internetpanel die geen effect denken te ervaren van de maatregel adviseren om de maatregel extra toe te passen en dit geldt voor 60% van de deelnemers uit het internetpanel die denken een groot effect te ervaren als deze maatregel extra wordt toegepast.

Figuur 20: relatie keuzes en effecten



Tabel 11 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn.

Tabel 11: Argumenten voor en tegen het verhogen van de energiebelasting op aardgas

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
Verstandige maatregel in relatie tot problematiek aardgaswinning in Groningen	1	1
Stimuleert mensen om over te stappen op alternatieven voor aardgas met minder impact op CO2 uitstoot	2	2
Vergroot bewustzijn van gebruik energie	28	10
Argumenten tegen		
Ik ben niet bereid om extra belasting te betalen	9	10
Ik heb een laag inkomen en maak mij zorgen over de extra kosten	2	3
Raakt koopkracht (lage of midden-)inkomens	80	48
Belasting op een goed zonder (makkelijk/betaalbaar) alternatief is niet passend	43	23
Huurders hebben geen invloed op hun energievoorziening	15	10
Belonen werkt beter dan belasten/straffen	1	0
Gas is juist duurzaam (buurlanden stappen juist over op gas)	43	21

Geeft bijna het gevoel dat gebruikers van aardgas misdadig zijn	1	1
Helemaal van gas af is onhaalbaar	6	3
Is in principe een goedkoop product, houden zo	3	1
Nieuwe huizen worden gebouwd zonder gasaansluiting, dus gasverbruik vermindert sowieso al	3	2
Mensen met een oud huis kunnen niet makkelijk hun gasverbruik verminderen	8	2
Alternatieven (warmtepomp) werken niet goed	5	5
Als het gas weg moet, hoef je het niet te belasten	1	3

Als we kijken naar Tabel 7 dan valt allereerst op dat maar weinig deelnemers aan de klimaatraadpleging spontaan argumenten voor het verhogen van de energiebelasting op aardgas noemen. Uiteraard zijn er deelnemers die het effect op CO₂-reductie noemen als argument om de maatregel in te voeren en – net als bij de invoering van de vleesbelasting en de kilometerheffing – zijn er deelnemers die het vergroten van bewustwording onder burgers over de gevolgen van gedrag op klimaatverandering noemen als argument voor deze maatregel.

"Daarnaast zou ik aanraden dat de energiebelasting op aardgas verhoogd word, vooral omdat er zoveel alternatieven zijn voor aardgas die veel minder impact hebben op de uitstoot van CO2. Al met al lijkt me dit dus iets dat redelijk snel veranderd kan worden voor en door de mensen die de verhoogde belasting moeten betalen."

"Het invoeren van de vleesbelasting en het verhogen van energiebelasting op aardgas en de kilometerheffing zorgen ervoor dat de bevolking beter gaat nadenken over hun keuzes. Deze belastingen en heffingen zorgen ervoor mij ook voor dat de kosten hoger worden, want ik rijd auto, heb een huurhuis dat verwarmt wordt op aardgas en eet vlees. Maar ik denk wel dat het een extra stimulans wordt om goed na te denken over of ik niet minder vaak de auto kan pakken en minder vlees kan eten."

Tot slot zijn er voorstanders van de maatregel die een link leggen met de problematiek rond de gaswinning in Groningen.

"De verhoging van energiebelasting op aardgas. ik vind dat mensen van aardgas af moeten op korte termijn. Ik woon zelf in Groningen en ik kan de gevolgen ondervinden van de beslissingen die gemaakt worden over aardgas."

Maar aan de andere kant zijn er ook Groningers die juist tegen de maatregel pleiten:

"Stop met klimaatbeleid en laat Parijs voor wat het is en pomp de Groningse gasvelden leeg want een betere en schonere brandstof is er bijna niet. By the way; ik woon daar en

heb al aardbevingsschade."

Vreemd genoeg vonden we geen deelnemers die het 'de vervuiler betaalt' principe noemde als argument voor het invoeren van deze maatregel.

Verhogen energiebelasting tast de persoonlijke levenssfeer aan

Sommige deelnemers ervaren het verhogen van de energiebelasting op aardgas als een aantasting van hun persoonlijke levenssfeer. Zij hebben moeite met deze maatregel.

"Ik wil blijven leven zoals het nu is, dus geen persoonlijke beperkingen of verhogingen van belastingen (ook niet via een omweg!)."

"Zaken die je in je dagelijks leven gebruikt, zoals nog steeds voor velen aardgas, omdat er helemaal geen alternatief voor is, vind ik niet passend."

Eerst moeten grote bedrijven verduurzamen en dan pas individuele burgers

Sommige deelnemers lijken niet principieel tegen het verhogen van de energiebelasting op aardgas, maar zij vinden dat de industrie eerst moet verduurzamen.

"Energiebelasting op aardgas, heeft alleen tot doel dat er minder gestookt zou gaan worden. Onlogische en simpel gedachte keuze. Wederom lastenverzwaring op schouders burgers en niet bij bedrijven. Energiebelasting gas bedrijven oké."

"Ik zou er in eerste instantie voor kiezen om met name aardgas bij de grootverbruikers in de industrie uit te faseren."

"Ik vind het belangrijk dat behalve burgers ook bedrijven (gas / CO2) belasting betalen en zeker geen korting meer bij grootverbruik. Beter is om boven een bepaalde hoeveelheid grijze stroom of gas extra belasting te heffen. En dan bij groene stroom geen belasting."

Voorkom dat lage inkomens in de problemen komen en dat kloof tussen arm en rijk groter wordt

Verreweg het meest genoemde argument tegen het verhogen van de energiebelasting op aardgas is dat lage inkomens in de problemen zouden kunnen komen door de maatregel. Deelnemers aan de klimaatraadpleging hebben met name moeite met de maatregel als blijkt dat lage inkomens moeilijk voor een alternatief kunnen kiezen (om zo de belasting te vermijden), terwijl hoge inkomens geen last hebben van de belasting doordat zij via een investering kunnen overstappen op een all-electric optie. Zij vinden het tevens niet passend om een belasting te heffen op goederen waar geen goed alternatief voor is.

"Ik zou de kilometer heffing, vleesbelasting en de verhogen energiebelasting op aardgas afraden omdat vooral de armere mensen hierdoor juist meer geld kwijt zijn."

"Verhoging energiebelasting op aardgas kan onvoordelig uitpakken voor mensen met een lager inkomen, wonend in huizen die niet of voorlopig niet van het aardgasnet af kunnen. In een huurwoning is het niet mogelijk zelf de maatregelen te treffen die dit mogelijk maken."

"Het verhogen van de energiebelasting op aardgas is een extra tax voor de gemiddelde burger. Het laten ombouwen van je huis naar volledige elektriciteit kost heel erg veel geld, wat de meeste mensen niet hebben. Als de overheid wil dat alle huizen van het aardgas af moeten zullen ze dat zelf moeten betalen. Het idee dat mensen dit zelf kunnen betalen is voor het overgrote gedeelte van Nederland een onmogelijke opgave."

"Energiebelasting op aardgas is niet echt verantwoord voor de mensen die het al moeilijk hebben.."

"Overigens moeten we bij de verhoging van de belasting op gas waken voor energiearmoede en moet het gepaard gaan met een alternatief voor elektrificatie. Het moet een stimulans zijn om stappen vooruit te zetten, geen straf voor noodgedwongen achterblijven."

"Belasting aardgas: rijkere mensen kunnen het zich veroorloven andere methoden te gebruiken. Armere mensen niet. Hiermee maak je het gat tussen arm en rijk nog groter."

"Verhoging energiebelasting op aardgas raakt mensen die al niet veel te besteden hebben heel hard. Mensen die over kunnen gaan op elektrisch koken en verwarmen zullen dit doen, maar mensen die hiervoor het geld niet hebben zullen een te hoge prijs betalen voor deze maatregel."

"Aardgas belasting verhogen is makkelijk geld halen, maar is voor veel huishoudens moeilijk om een tegenmaatregel te nemen. Isolatie en warmtepompen etc. is een hoge kostenpost voor elk huishouden, wat zelfs niet altijd mogelijk is. Er is dan geen goed alternatief. Alleen de belasting is dan geen draagvlak voor de mensen."

"Verhogen energiebelasting op aardgas zou ik niet aanraden omdat dit teveel huishoudens raakt. Deze zijn meestal niet in staat hier zelf iets aan te veranderen."

"Aardgas omhoog gooien de energiebelasting vind ik niet eerlijk voor huurders. Zij hebben hier geen budget en keuze in en vooral deze woningen hebben nog aardgas omdat huiseigenaren niet willen investeren."

Eén van de deelnemers stelt voor om de energiebelasting te differentiëren tussen lage inkomens en hoge inkomens.

"Ik vond het erg lastig om in mijn afwegingen inzicht te hebben in de gevolgen van bepaalde maatregelen voor een modaal of onder modaal huishouden. In alle gevallen lijkt het mij wenselijk en noodzakelijk om de maatregelen uit te voeren maar ik zou wel willen dat er in bijvoorbeeld de verhoging van de belasting op aardgas rekening gehouden kan worden met het inkomen. Dat wil niet zeggen dat ik vind dat er automatisch een korting gekoppeld zou moeten zijn aan enkel inkomen. Energie leveranciers kunnen aangeven of een huishouden meer of minder dan gemiddeld gebruikt voor een vergelijkbare woning. Wanneer een huishouden uit een lagere inkomensgroep een gemiddelde of minder dan gemiddelde hoeveelheid aardgas verbruikt vind ik dat zij wellicht minder zwaar belast mogen worden. Huishoudens met een bovenmodaal inkomen die meer dan gemiddeld verbruiken zouden extra belast mogen worden."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Ook zijn er deelnemers die moeite hebben met een verhoging van de energiebelasting op aardgas omdat zij twijfelen aan de mate waarin de verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten positief uitpakt. Zij geven met name aan dat zij aardgas een schone brandstof vinden.

"Gas is schoner als biomassa en beter voor de bossen die er via de massale houtkap verdwijnen. Dus niet met zijn allen van het gas af!"

"Ik vind het belachelijk om van het aardgas af te gaan, dit is een schone brandstof."

"Energiebelasting op aardgas: Hierdoor gaan mensen waarschijnlijk meer elektriciteit gebruiken, waar we nu al niet voldoende op een groene manier in kunnen voorzien. --> Eerst woningen isoleren, dan pas aardgasvrij."

"Aardgas is een grote inkomstenbron voor Nederland. Ik denk dat we daar de komende 20-30 jaar nog wel even gebruik van mogen maken en dan hebben we genoeg tijd voor een niet zo drastische transitie naar een alternatieve energiebron."

"Gas is een (1) van de schoonste opties die we nu voorhanden hebben (Kernenergie is beter). In de rest van de wereld en ook in gedeelten van de EU wordt er juist gas aangelegd. CO2 is een mondiaal probleem, dus onzin dat wij gas gaan verbieden terwijl men in Duitsland hier subsidie op krijgt. En gas is ook nog betaalbaar. Russisch gas is redelijk goedkoop. Niet bang zijn voor Rusland, ga samenwerken en maak de problemen daar bespreekbaar. Zorg ook voor LNG aanvoer. Als zekerheid mocht Rusland het gas toch

afsluiten.”

Er zijn alternatieven met een betere verhouding van maatschappelijke baten en kosten

Tot slot zijn er deelnemers die een tegenstander zijn van het verhogen van de energiebelasting omdat zij vinden dat er betere alternatieven voorhanden zijn.

“De energiebelasting op aardgas vind ik niet per se een goed idee omdat Combined Heat and Power erg efficiënt kan zijn, zeker vergeleken met elektrische ketels (niet warmtepompen).”

“Mbt belasting op aardgas - beter om hier alternatieven voor aan te dragen dan mensen op kosten te jagen. Dus subsidie voor huizen isoleren omhoog. Subsidie voor zonnepanelen op huisdaken omhoog. Warmtepompen subsidiëren etc.”

3.3.11 Stimuleren van isolatie van woningen

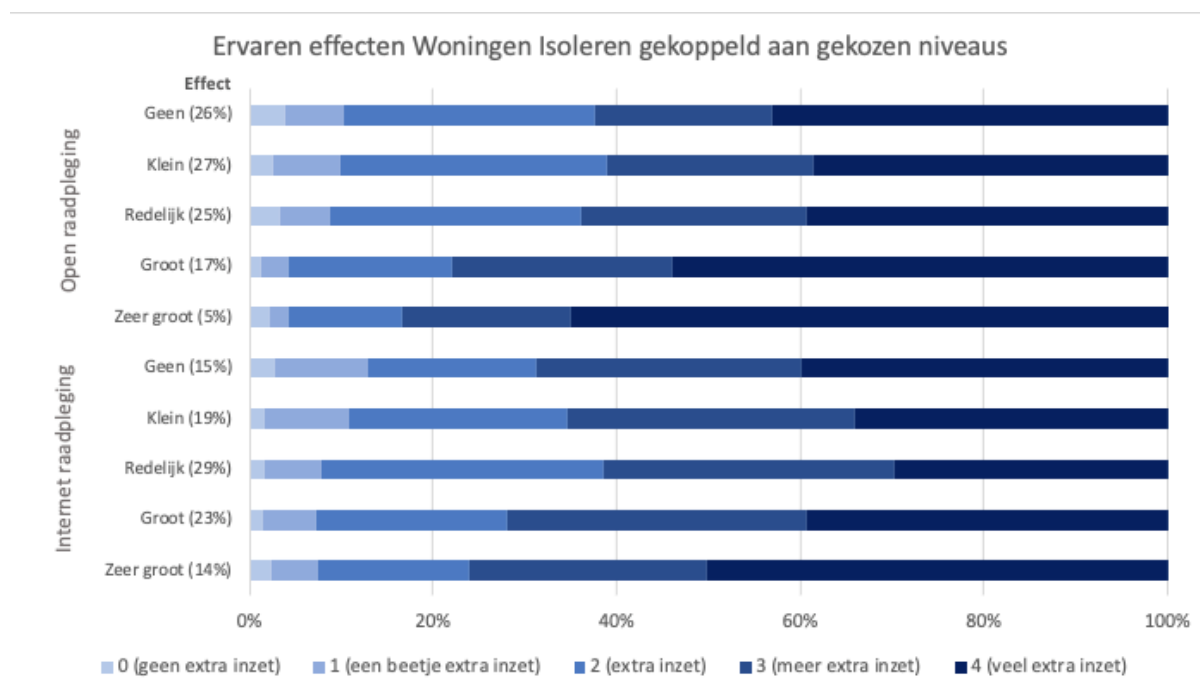
Op dit moment is het al mogelijk om subsidie aan te vragen voor het isoleren van een koopwoning. Deze subsidie kan niet worden aangevraagd door verhuurders en huurders. Er is ook maar een beperkte subsidie pot beschikbaar voor alle aanvragen, dus vol is vol.

Als deelnemers voor ‘extra inzet’ van deze maatregel kiezen dan betekent dit dat woningeigenaren, huurders en verhuurders meer subsidie kunnen krijgen als zij een slecht geïsoleerde woning willen isoleren. Het gaat hier om woningen met energielabel G, F en E. Zij kunnen tot 40% van de investeringskosten terugkrijgen.

Als deelnemers voor ‘veel extra inzet’ van deze maatregel kiezen dan betekent dit dat woningeigenaren, huurders en verhuurders meer subsidie kunnen krijgen als zij hun woning isoleren. Het gaat hier niet alleen om slecht geïsoleerde woningen. Zij kunnen tot 40% van de investeringskosten terugkrijgen. Woningeigenaren worden verplicht om een minimaal isolatieniveau te behalen voordat zij hun woning verkopen. Per huistype is dit minimale niveau verschillend (bijvoorbeeld voor een monument anders dan voor een relatief nieuw huis). Als je het minimale niveau niet haalt, dan kun je je huis niet verkopen. Deze laatste regeling gaat in vanaf 2030.

Figuur X laat zien dat er nauwelijks een verband is tussen de mate waarin deelnemers een effect denken te gaan ervaren door deze maatregel en hun voorkeuren voor de maatregel. Wel adviseren deelnemers die denken veel effect te gaan ervaren van het stimuleren van isolatie deze maatregel in een intensere mate dan deelnemers die geen effect, een klein effect of een redelijk groot effect denken te ervaren.

Figuur 22: relatie keuzes en effecten



Tabel 12 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn.

Tabel 12: Argumenten voor en tegen het stimuleren van isolatie van woningen

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
Maatregel zonder nadelen (goed voor iedereen)	35	15
Zorgt slechts voor een kleine aanpassing in het leven	6	4
Goed om minder energie te verbruiken	52	51
Positieve effecten merkbaar (o.a. wooncomfort)	25	10
Gevoel van bijdrage leveren	3	0
Stimuleert klimaatbewuste maatregelen nemen	25	7
Keuzevrijheid	0	0
Alle woningen stimuleren maakt verschil in energietransitie	8	3
Subsidie moet hoger (voor meer mensen bereikbaar)	13	11
Mensen doen het niet uit zichzelf (subsidie nodig)	8	5
Creëert werkgelegenheid	4	1
Heeft over lange termijn effect	4	2
Makkelijk in te voeren	1	1
Veel oude huizen in Nederland, dus hoog nodig / Nog veel slecht geïsoleerde woningen	10	3

Betere isolatie leidt tot lagere kosten (goedkoper)	7	3
Door nieuwe isolatie gaan oude huizen langer mee en hoeft er minder gebouwd te worden	1	1
Betere voorlichting over waar en wanneer te isoleren is nodig	10	1
Argumenten tegen		
Huurders zullen dit niet aanpakken	3	3
Lage impact tegen hoge kosten	12	2
Iedereen kan / moet dit zelf betalen	2	1
Raakt koopkracht (lage of midden-)inkomens	2	4
Oude huizen zijn niet eenvoudig te isoleren	4	5

Waar voor de verhoging van de energiebelasting op aardgas geldt dat maar weinig deelnemers argumenten voor noemden, geldt voor het stimuleren van het isoleren van woningen dat er maar weinig deelnemers zijn die na het geven van hun advies tegenargumenten noemden.

Nauwelijks effect op de persoonlijke levenssfeer

Veel argumenten voor het stimuleren van woningisolatie richten zich op de beperkte impact van deze maatregel op de persoonlijke levenssfeer. Het wordt gezien als een maatregel met veel voordelen die geen negatieve bijeffecten heeft op het dagelijks leven. Er wordt geen keuze opgedrongen. Ook verwachten deelnemers aan de klimaatraadpleging dat de maatregel een eerste stapje kan zijn in de richting van een klimaatbewuste manier van leven.

"Isoleren kent alleen maar winnaars. Niemand wil dat niet. Het is niet irritant. Het heeft geen nadelen. Met wat simpele maatregelen kan je al heel veel bereiken. Het is winst zonder nadelen. Verbijsterend dat hier zo weinig mee wordt gedaan."

"Elektrisch rijden of een goed geïsoleerd huis lijkt me een kleine aanpassing die iedereen uiteindelijk zou moeten kunnen maken."

"Ik zou isolatie van huizen promoten, dan heeft de 'Nederlander' het idee dat hij of zij bijdraagt en ook de positieve effecten er zelf van merkt."

"Isolatie van woningen levert de consument direct ook wat op. Win win, namelijk minder uitstoot en een lagere energierekening."

"Het stimuleren van huizen isoleren zou ook een mooi zetje zijn voor mensen om in hun eigen huis te gaan investeren en daarna ook verder te kijken waar we nog meer kunnen veranderen ten goeden van het klimaat."

"Verlenging subsidies elektrisch rijden en stimuleren isolatie van woningen. Mensen kunnen hierdoor zelf de keus maken om bewuster om te gaan met energie / gas."

"Het stimuleren van isolatie zou nog veel zwaarder gesubsidieerd moeten worden. De bedragen die er nu staan zijn een druppel op een gloeiende plaat als je je huis wil laten isoleren. Nieuwbouw is tegenwoordig niet te betalen dus een groot deel van de Nederlanders kan hier niets mee."

De maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Ook noemen deelnemers argumenten die zich richten op de positieve verhouding tussen maatschappelijke baten en kosten. Sommige deelnemers denken dat het een effectieve maatregel is om broeikasgassen terug te dringen, anderen wijzen vooral op de positieve effecten voor de werkgelegenheid.

"Isolatie huizen is noodzakelijk omdat dat automatisch helpt. Veel burgers zijn te egoïstisch om zich bezig te houden met het milieu."

"Isolatie van woningen geeft niet alleen CO₂ uitstoot vermindering maar ook meer werkgelegenheid.."

Helpt lage inkomens om te verduurzamen

Een andere reden waarom deelnemers aan de klimaatraadpleging deze maatregel steunen is dat zij van mening zijn dat het lage inkomens helpt om te verduurzamen.

"Isolatie woningen: omdat mensen met weinig geld vaak in huis of flat woont die slecht geïsoleerd is. En geen geld heeft om zelf +++ glas te kopen, geen eigen dak hebben voor zonnepanelen etc. En dan hebben ze vervolgens het meeste last van verhogen belasting op gas."

"Stimuleren van isolatie is beter dan de belasting omhoog gooien. Mensen willen heus wel, maar kunnen financieel niet. Dus daar zal een afbetalingssysteem moeten komen waardoor ze dit wel kunnen."

Zorgt voor nog grotere problemen op de woningmarkt

Tegenstanders van de maatregel vrezen dat het subsidiëren van isolatie huizen nog duurder maakt dan ze al zijn wat tot een vergroting van de problematiek op de

woningmarkt leidt.

"Er is een groot woningtekort in Nederland. Bepaalde maatregelen (zoals stimuleren van isolatie van woningen) zullen woningen nóg onbetaalbaarder maken."

"Stimuleren isolatie woningen. Mensen proberen de subsidie te incasseren, bedrijven spelen daar handig op in, prijzen gaan stijgen. Beter om mensen in beweging te laten komen dat indien ze niets doen ze dat duidelijk in financieel merken, veel gezondere prikkel."

"Ik zou voorzichtig zijn met de verduurzaming van woningen vanwege de al tekort van goedkope huizen voor starters. De overstap van huren naar kopen is essentieel voor de koopkracht/vermogen van de volgende generatie. Een verhoogde koopkracht is nodig voor een collectieve klimaatactie omdat men dan eerder instaat is om duurzame alternatieven aan te schaffen."

De maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Daarbij zijn er deelnemers die zich zorgen maken over de verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten.

"Stimuleren isolatie van woningen kan in veel woningen het binnenklimaat slecht maken."

"Isoleren van huizen is onwijs duur, daarom denk ik dat vooral mensen die al een redelijk geïsoleerd huis hebben de isolatie gaan verbeteren. Bijvoorbeeld van energie label B naar A+. Dit heeft veel minder effect dan van energielabel G naar C te gaan. Ik denk daarom dat je er als overheid zijnde teveel geld instopt voor het rendement wat je eruit haalt. (kijk maar naar de CBS doorrekening voor klimaat van de SP)."

Overige ideeën over de invulling van de maatregel

Tot slot maken twee deelnemers een opmerking over de specifieke invulling van de maatregel.

"Stimuleren van isoleren van huizen is goed. Maar zou dit veel beter centraal geregeld kunnen worden? Minder laten afhangen de individuele bewoner en meer projectmatig straat voor straat efficiënt aanpakken? Dan kan het veel goedkoper en efficiënter worden opgelost."

"Isoleren woningen: Betaald zich pas terug zodra die woning alweer klaar is om gesloopt

te worden. Conclusie: alleen nieuwbouw isoleren. En dan direct zo goed mogelijk.”

3.3.12 Aanscherping CO₂ heffing industrie

Sinds 1 januari 2021 bestaat er een nationale CO₂ heffing voor bedrijven in de industrie met een hoge CO₂-uitstoot. Dit zorgt er bijvoorbeeld voor dat de industrie ervoor kiest om zuiniger te gaan produceren, over te stappen op duurzame energiebronnen of CO₂ op te vangen en op te slaan in lege gasvelden. Voor elk bedrijf wordt bepaald hoeveel CO₂ zij gratis mogen uitstoten. Als zij meer uitstoten dan deze 'uitstootnorm' dan moeten zij hierover belasting betalen. De tarieven voor CO₂ als berekend in het Klimaatakkoord zijn op dit moment:

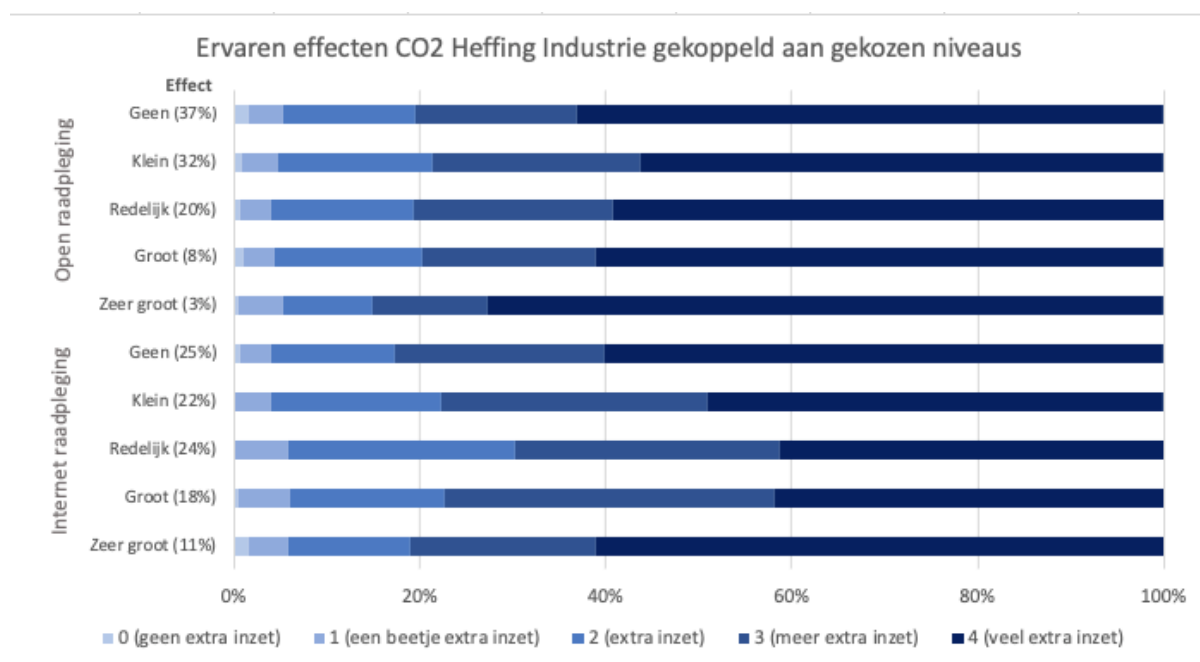
- 2021: €30 per ton geproduceerde CO₂ boven de uitstootnorm
- 2030: €125-150 per ton geproduceerde CO₂ boven de uitstootnorm

Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan betekent dit dat bedrijven steeds minder gratis CO₂ mogen uitstoten. De uitstootnorm wordt dus verlaagd. Daarnaast worden de tarieven voor geproduceerde CO₂ boven de uitstootnorm steeds verder verhoogd.

Als deelnemers kozen voor 'veel extra inzet' dan betekent dit dat bedrijven een vast bedrag betalen voor de CO₂ die zij uitstoten. Het is dus niet meer mogelijk om gratis CO₂ uit te stoten. Bedrijven betalen een klein bedrag tot de uitstootnorm. Het bedrag wordt hoger als ze boven de uitstootnorm uitkomen.

Voor de aanscherping van de CO₂ heffing voor de industrie geldt dat er weinig verschillen zijn vast te stellen tussen deelnemers die grote en kleine effecten verwachten te ervaren.

Figuur 23: relatie keuzes en effecten



Tabel 13 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. Uit Tabel 13 volgt dat deelnemers vooral veel positieve argumenten noemen en dat deze positieve argumenten ook nog door veel deelnemers worden aangedragen.

Tabel 13: Argumenten voor en tegen de aanscherping van de CO2 heffing

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
1) De industrie levert een grote bijdrage aan het probleem en zou daarom ook een grote rol moeten spelen in de oplossing	103	77
2) Grote bedrijven doen nu te weinig	32	14
3) De vervuiler betaalt (eerlijk)	62	15
4) Grote bedrijven kunnen dit zich veroorloven	3	6
5) Dwingt bedrijven om goed na te denken over de vervuiling die ze veroorzaken	23	12
6) Geld dat bedrijven verdienen kunnen ze gebruiken voor verduurzaming	33	4
7) De industrie moet harder worden aangepakt dan de boeren	1	2
Argumenten tegen		
1) Dit zorgt er alleen voor dat het probleem zich verplaatst	24	7

2) De industrie zal de kosten doorberekenen aan de consument	4	4
3) De industrie verplaatst zich naar het buitenland waardoor arbeidsplaatsen verloren gaan.	9	1

De industrie is een vervuilende sector die met prioriteit moet verduurzamen

De meeste deelnemers geven aan dat zij de aanscherping van de CO₂ heffing in de industrie hebben aanbevolen omdat zij de industrie een vervuilende sector vinden die streng moet worden aangepakt. Er zijn ook deelnemers die de koppeling maken met maatregelen die burgers direct raken. Zij geven aan dat dit soort maatregelen pas acceptabel zijn als er eerst een streng beleid wordt gevoerd ten aanzien van de industrie.

"Schei ermee uit met al die onzin die mensen op hoge kosten jaagt, maar ga meer naar de industrie die die kosten makkelijker kunnen dragen."

"Daarbij komt dat juist de grote bedrijven meer CO₂ uitstoten dan alle huishoudens bij elkaar, dus waarom mensen straffen."

"CO₂ uitstoot door bedrijven is grotere vervuiler dan individuele keuzes, dus eerlijk om die harder aan te pakken."

"En de industrie en het vliegen moeten meer betalen. Dat zijn de grootste vervuilers. Ik denk dat het belangrijk is de meest vervuilende industrieën te laten betalen, niet de burgers."

"Overheid moet meer doen aan die schadelijke fabrieken in plaats van de economie en vriendjes politiek."

"Ik vind dat de overheid sowieso een hogere CO₂ heffing zou moeten toepassen voor de industrie en meer subsidie zou moeten geven voor de afname van CO₂ uitstoot. Omdat de industrie een grote oorzaak is van veel uitstoot maar momenteel er bijna niet de lasten voor hoeft te dragen. En het is oneerlijk om de lasten dan alleen bij de consument neer te leggen."

"Ik vind dat de industrie veel schoner moet worden, de bedrijven betalen nauwelijks voor gas en stroom maar zijn de grootste vervuilers."

"Aanscherping van de CO₂-heffing voor de industrie lijkt me erg noodzakelijk. Het is toch te gek voor woorden, dat grote vervuilers als Shell, DSM, e.d. gewoon kunnen doorgaan met het uitstoten van broeikasgas, geen belasting afdragen en subsidie krijgen van de overheid, terwijl ze miljarden verdienen."

"Aanscherping CO₂ heffing industrie en subsidie; grote bedrijven doen te weinig en hebben teveel macht."

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Een aantal deelnemers geeft aan dat ze het een goede maatregel vinden omdat ze denken dat het een effectieve manier is om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

"Door te sturen op CO₂, wordt er veel meer geïnnoveerd: als ergens geld mee te winnen is wordt men inventief, vooral de industrie."

Deze maatregel tast de persoonlijke levenssfeer niet aan en spaart lage inkomens

Een deelnemer noemt zowel dat deze maatregel het dagelijks leven van huishoudens niet aantast maar ook voorkomt dat lage inkomens getroffen worden.

"Veel mensen zijn gewoon niet rijk en merk dat vooral word gekeken hoe je het in een huishouden kunt doen terwijl ik denk als je eerst industrie aanpakt dit al een groot verschil zal hebben."

Samenhang met maatregel: "Meer subsidie afname CO₂ uitstoot industrie"

Verschillende deelnemers benadrukken dat zij de aanscherping van de CO₂ heffing steunen wanneer deze wordt gecombineerd met de maatregel "Meer subsidie afname CO₂ uitstoot industrie" of juist dat een heffing beter is dan een subsidie.

"CO₂ heffing industrie aanscherpen, zodat je geld hebt dat je terug kunt geven aan de bedrijven die de uitstoot kunnen verminderen."

"Een aantal maatregelen zijn min of meer gekoppeld, waarbij 1 van de twee de fondsen kan genereren om de andere maatregel te financieren, zo kan de CO₂ heffing voor industrie ingezet worden voor innovatie bij de industrie, dit verhoogt het draagvlak."

"Ik ben voorstander van een overzichtelijk systeem dat voor bedrijven onderdeel moet zijn van hun boekhouding. Een bedrijf kan niet uitgaan van subsidies en veranderende belastingen en daarom is het lastig om toekomstplannen te maken. Daarom ben ik voorstander van een CO₂ heffing en tegenstander van subsidie ter afname van de CO₂ uitstoot.

"Wanneer de industrie extra belasting moet betalen op uitstoot van CO₂, zal doe diezelfde industrie gezocht worden naar oplossingen hiervoor. Wanneer die oplossingen gesubsidieerd zouden worden, wordt verbetering eigenlijk betaald door de burgers, niet door de bedrijven."

"Je moet de (vervuilende) industrie niet belonen met subsidie om hun CO₂ uitstoot te verminderen. Als je de CO₂ heffing genoeg verhoogt gaan ze het uit zichzelf wel aanpassen."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Deelnemers die de maatregel afraden maken zich met name zorgen over een situatie waarin de industrie als gevolg van de heffingen naar het buitenland besluit te verhuizen. Een aantal deelnemers benadrukt daarom dat de heffing niet te hoog moet zijn. Ook zijn er deelnemers die vinden dat allereerst moet worden geprobeerd om een internationale of Europese heffing af te dwingen en dat er pas een landelijke heffing moet worden ingevoerd als dit niet lukt.

"Dit heeft volgens mij niet veel effect. Op deze manier werd het probleem alleen naar een ander deel van de wereld verplaatst. Nederland is maar een klein land en als door onze maatregelen de industrie verdwijnt naar het vervuilende buitenland dan schieten we niets op voor onze kleinkinderen: we hebben maar 1 aarde!"

"CO₂ in relatie tot de industrie / bedrijven - een lastige, want als je bedrijven te hard aanpakt, is er een grote kans dat ze vertrekken. Dat betekent niet alleen verlies van banen voor Nederland maar in een ander land kan de industrie net zo hard doorgaan en verandert er op wereldniveau alsnog weinig aan het CO₂ niveau. Ik zou wel de heffing aanbevelen maar indien mogelijk met mate, om bedrijven niet weg te jagen maar hen wel verantwoordelijkheid te laten nemen. Bijzonder ook dat ze 'gratis co₂' mogen uitstoten - dat motiveert natuurlijk helemaal niet om er iets aan te veranderen in de kern."

"De industrie moet wat harder worden aangepakt mbt investeringen in klimaatneutrale effecten. Natuurlijk tot op een zeker niveau en zonder ze te veel te benadelen internationaal. Daarom zouden veel van deze maatregelen in internationaal verband moeten worden afgesproken als dat mogelijk is. Zo niet, dan is het aan ons om toch er voor te zorgen dat wij ons deel leveren."

"Doe CO2 heffingen op de industrie aub op Europees niveau met grensbelastingen/importtarieven voor CO2 uitstoot om de concurrentiepositie van Europese bedrijven niet te verzwakken, en onze CO2 regels te 'exporteren' tot buiten de EU grenzen, omdat fabrikanten zich vaak vanzelf aan de strengste regels houden die gelden in de grootste economieën, om niet voor verschillende standaarden te hoeven produceren."

"Daarnaast bedrijven / industrie heel duidelijk maken dat je als overheid echt duurzaam wil. Liefst in Europees verband, maar als het moet landelijk. De overheid moet zijn verantwoordelijkheid nemen. Dan moeten we wel voor lief nemen dat vervuilende bedrijven vertrekken naar andere landen. De eerste tijd zal dit moeilijk zijn omdat veel arbeidsplaatsen verloren gaan en de nationale inkomsten wat minder. Ik verwacht dat na deze transitie het beter wordt."

Andere oplossingen

Tot slot adviseert een deelnemer om de dividendbelasting te koppelen aan de CO₂ uitstoot.

"Een bestaande oplossing die momenteel in zekere maten in Canada wordt toegepast zou op Europese schaal ook in Nederland kunnen functioneren. Citizen climate lobby nederland is hier momenteel mee bezig. Dit principe is gebaseerd op een dividend belasting op CO2 uitstoot."

3.3.13 Meer subsidie afname CO2 uitstoot industrie

Bedrijven die technieken inzetten om de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen te verlagen komen in aanmerking voor subsidie van de rijksoverheid. Deze subsidie stimuleert bedrijven om duurzame energie te produceren en om manieren te verzinnen om de CO₂ uitstoot van hun productieproces terug te dringen. Als deelnemers voor deze maatregel kiezen dan adviseren zij de overheid om maatregelen en afspraken uit dit pakket te verlengen tot 2030.

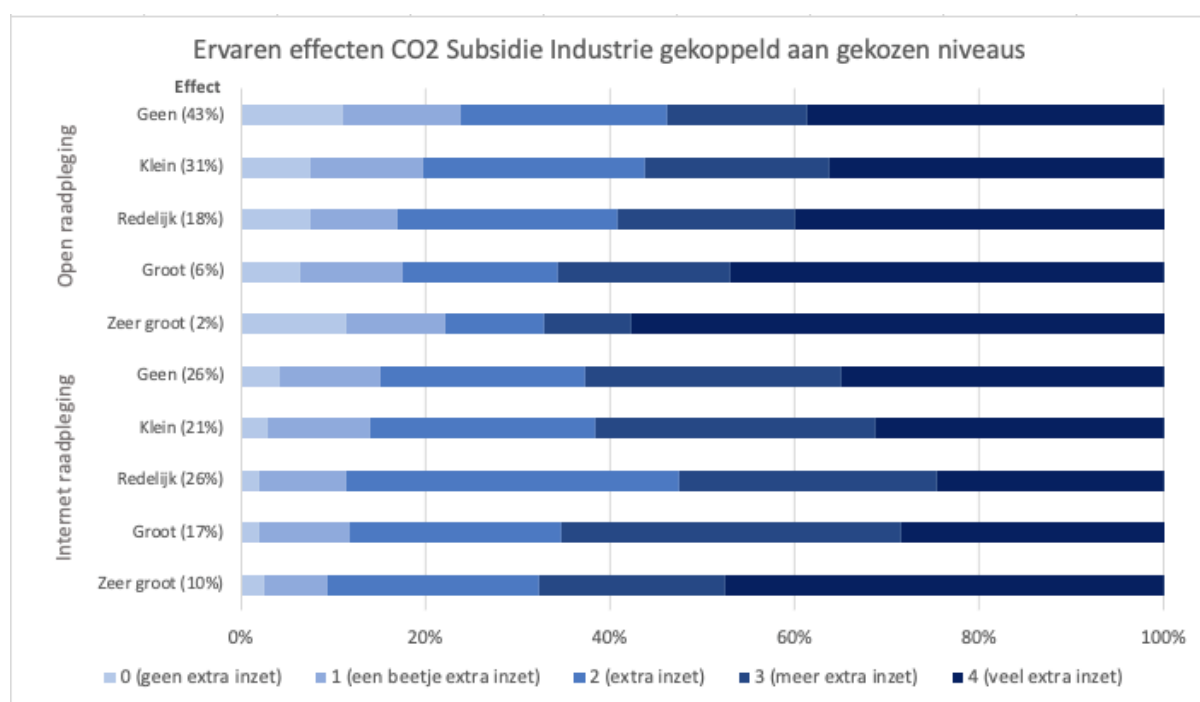
Als deelnemers kozen voor 'extra inzet' dan betekent dit het volgende: de overheid gaat

door met deze subsidie tot 2030. Het verlengen van deze subsidie zou bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van groene waterstof kunnen stimuleren.

Als deelnemers kozen voor 'veel extra inzet' dan betekent dit het volgende: De overheid vergroot het bedrag dat zij aan subsidies beschikbaar stellen. Zo wordt de prikkel voor de industrie om CO2-uitstoot te reduceren groter dan dat hij nu al is. Een verschil met de huidige regeling is dat bedrijven die relatief weinig CO2 uitstoot per euro realiseren ook subsidie krijgen.

Voor deze maatregel geldt dat er weinig verschillen zijn vast te stellen tussen deelnemers die grote en kleine effecten verwachten te ervaren.

Figuur 24: relatie keuzes en effecten



Tabel 14 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn. Uit Tabel 14 volgt dat deelnemers veelal positieve argumenten noemen voor deze maatregel, maar tegelijkertijd geven verschillende deelnemers aan dat zij vinden dat de industrie zonder subsidies moet proberen te verduurzamen.

Tabel 14: Argumenten voor en tegen subsidie voor de industrie

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel

Argumenten voor		
1) De industrie levert een grote bijdrage aan het probleem en zou daarom ook een grote rol moeten spelen in de oplossing	5	2
2) Omdat de industrie veel bijdraagt aan de uitstoot van broeikasgassen is er veel winst te behalen	11	4
2) Een subsidie geeft de industrie de mogelijkheid om te innoveren	14	1
3) Een subsidie van de industrie zorgt ervoor dat bedrijven zullen blijven en werkgelegenheid kan worden behouden	4	2
4) De industrie is van belang voor de Nederlandse economie	27	2
Argumenten tegen		
1) De industrie moet zelf de verantwoordelijkheid nemen voor omdat zij ook een grote rol spelen bij de oorzaak (de vervuiler betaalt)	20	6
2) Subsidies geven lage opbrengsten tegenover hoge kosten (lage efficiëntie)	8	2
3) De industrie beschikt over voldoende kapitaal om uitstoot te verminderen	17	1
4) De rekening van de vermindering van de uitstoot van de industrie zou niet bij burgers terecht moeten komen	2	3
5) Er is een risico op misbruik van subsidies door de industrie	1	1

Bij de voor- en tegenargumenten van een subsidie van de industrie worden argumenten genoemd rondom rechtvaardigheid, efficiëntie, de economie en werkgelegenheid. De volgende punten vallen op bij het analyseren van de argumenten vóór de maatregel:

De grote bijdrage aan broeikasgassen geeft de industrie een grote verantwoordelijkheid en een grote potentie

Deelnemers noemen de industrie als grote vervuiler. Zij vinden vanuit rechtvaardigheidsoverwegingen dat de industrie daarom veel verantwoordelijkheid heeft in het reduceren van broeikasgassen. Behalve de verantwoordelijkheid hebben deelnemers ook het idee dat hierdoor snel grote stappen gemaakt kunnen worden, terwijl slechts een klein aantal bedrijven schade ondervindt. Opvallend hierbij is dat voorstanders voor de subsidie in de industrie die deze argumenten noemen vaak voor aanpak van de industrie *in het algemeen* zijn, afgezien van *welke* maatregel dit precies is:

"De industrie is ook een enorme vervuiler, het is dus zaak die vervuiling door alle mogelijke maatregelen aan te pakken"

"De CO₂-uitstoot van industrie lijkt me een groot aandeel te hebben, dus deze uitstoot drastisch verminderen levert verhoudingsgewijs veel op."

"De industrie is de grootste vervuiler, vooral een paar grote bedrijven, daar valt heel veel winst te halen met een offer van een relatief kleine groep bedrijven."

Ten opzichte van een heffing zorgt een subsidie voor meer innovatie, werkgelegenheid en de economie

Voorstanders van de subsidie noemen innovatie vaak als belangrijk argument om voor een subsidie in de industrie te kiezen. In vergelijking met heffing op de industrie heeft een subsidie minder risico op baanverlies en is effectiever:

"Grote industrie betekent vaak grote vervuiling. Door ze zwaar te belasten gaan ze weg met banenverlies tot gevolg. Ook heeft het geen effect op CO₂, die gaat gewoon door net over de grens. Stimuleer industrie schoner te worden, niet duurder."

Opvallend is dat voorstanders van de subsidie op de industrie innovatie, werkgelegenheid en economische belangen vaak in combinatie noemen als argumenten. Deelnemers noemen bijvoorbeeld dat het stimuleren van innovatie in de industrie niet alleen kan zorgen voor het reduceren van broeikasgassen, maar tegelijkertijd ook als exportproduct kan dienen en daarmee de economie kan stimuleren:

"Het verhogen van de subsidie voor afname van CO₂ uitstoot zijn goed voor onze werkgelegenheid en het zorgt dat er meer bedrijven komen die nadenken in oplossingen om meer milieu vriendelijkere energie opwekking teweeg kunnen brengen."

"Innoveer, ontwikkel een nieuwe duurzame industrie diepe ook als export product kunnen inzetten. Net zoals onze kennis aangaande watermanagement"

Bij de tegenargumenten speelden rechtvaardigheidsprincipes de grootste rol in de argumenten:

De verantwoordelijkheid en het kapitaal van de industrie maakt het onrechtvaardig dat de kosten bij burgers terechtkomen

Deelnemers noemden vaak het 'vervuiler-betaalt-principe' als belangrijk argument om geen subsidie te adviseren. Met een subsidie zou de rekening bij de burgers terechtkomen, wat door deelnemers als onrechtvaardig werd beschouwd. Bovendien vonden tegenstanders dat de industrie zelf over voldoende kapitaal beschikt en daarom zelf de rekening zou moeten betalen:

"Meer subsidie afname CO₂ uitstoot: het geven van subsidie houdt in dat de rekening bij de burgers komt."

"De industrie moet meer verantwoordelijk worden voor haar eigen uitstoot in plaats van geld toe te krijgen."

"Onrechtvaardig hoe bedrijven gesubsidieerd worden voor verduurzaming terwijl particulieren het mogen betalen."

De combinatie van subsidie en heffing kan zorgen voor snelle winst en minder economische risico's

Een aantal deelnemers gaf in de argumenten aan dat een combinatie van subsidie en heffing gewenst is omdat dit kan zorgen dat er snel winst gehaald kan worden terwijl de risico's dat bedrijven zich elders vestigen beperkt blijft:

"Ik denk dat de industrie echt de CO₂ uitstoot zou moeten verminderen. Maak het dus aantrekkelijk om te investeren in minder uitstoot (subsidie) en onaantrekkelijk om door te gaan op de huidige manier (hogere belasting). Door deze balans zou denk ik ook dat je minder risico loopt dat bedrijven zich in het buitenland vestigen en zo alsnog heel vervuilend blijven."

"Industrie is de grootste vervuiler dus daar ligt het grootste winstpunt voor uitstootbeperking. Je kunt de industrie helpen om duurzame keuzes te maken enerzijds door flinke verhoging CO₂-heffingindustrie en anderzijds door subsidie te verlenen aan initiatieven die de CO₂ uitstoot verminderen (als de subsidie maar geen perverse prikkel wordt, subsidie op het eindresultaat)."

3.3.14 Bouwen van kerncentrale(s)

Nadat deelnemers de regering adviseerden over de mate waarin de 10 maatregelen moesten worden toegepast om de doelstellingen in 2030 te halen, werd er aan hen gevraagd of zij maatregelen wilden beoordelen waarvan het minder zeker is dat zij al voor 2030 een grote bijdrage leveren aan de nationale klimaatdoelstellingen. Eén van deze maatregelen is het bouwen van kerncentrales. Tabel 15 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn.

Tabel 15: Argumenten voor en tegen het verhogen van kerncentrales

	Aantal genoemd 2.000 respondenten	keer door	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten

	open raadpleging	internetpanel
Argumenten voor		
Makkelijke maatregel	5	9
Groot effect op CO2 reductie	52	25
Kerncentrale kan veel stroom leveren	49	23
Schoon alternatief	41	38
Beschikbaar bij windstilte en 's nachts / constante levering	45	3
Veilig (evt op de maasvlakte/weg van mensen)	36	29
In de buurt wonen bevalt prima/minder uitzicht vervuiling, overlast en ruimte dan zonnepanelen en windmolens	14	3
In buurlanden werkt het ook	5	2
Kan tussenoplossing zijn gedurende de transitie naar andere duurzame energiebronnen	20	2
Kernenergie moet verder worden onderzocht (in positieve zin)	34	4
Op Europees niveau regelen	2	1
Positieve balans tussen baten en kosten	4	2
Kernenergie is goedkoper dan fossiele brandstoffen (korte termijn)	2	2
Positieve lange termijn effecten, andere maatregelen zijn maar tijdelijk	18	1
Argumenten tegen		
Gevaarlijk (ik ben bang voor de risico's)	161	105
Terroristische aanslag/aanval	3	1
Vervuiling (lek) / Vervuiling bij bouw / Vervuiling bij delven uranium	12	2
Slecht voor het milieu / probleem met bestemming afval	271	83
Slecht voor de gezondheid	0	3
Onrust, weinig draagvlak en demonstraties	16	3
Duurt lang om te bouwen	154	5
Niet meer van deze tijd en niet toekomstgericht / volgende generatie	75	11
Er is te weinig kennis om dit te realiseren	14	6
Tegen natuurlijk	0	1
Beter om te wachten op een beter alternatief	4	4
Past niet bij een klein land	6	3
Niemand wil hem in z'n achtertuin	10	1
Duur	130	7
Kerncentrale kan leiden tot hogere CO2 uitstoot	3	2
Niet duurzaam op langere termijn	34	8
Beter om te kiezen voor duurzame alternatieven	14	1
Principieel tegen	2	2

Het bouwen van een kerncentrale is de maatregel in de klimaatrapportage waar heel erg veel deelnemers argumenten voor en tegen noemden toen zij werden gevraagd om hun adviezen te onderbouwen. De meeste argumenten richten zich op de verhouding van maatschappelijke baten en kosten. Voorstanders denken dat de maatschappelijke baten hoog zijn, terwijl tegenstanders juist menen dat de kosten te hoog zijn en dus de baten niet legitimeren.

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Positieve deelnemers ervaren kernenergie als schone energie die zorgt voor een grote reductie van broeikasgassen en dit maakt Nederlanders minder afhankelijk van staten die olie- en gas produceren. Een kerncentrale neemt volgens hen relatief weinig ruimte in en de energie is bij windstilte en duisternis ook beschikbaar. Deelnemers zijn helemaal positief over de gesmolten zout reactoren (thorium reactor). Ook zijn er deelnemers die moeite hebben met het afval van een kerncentrale, maar het voorkomen van klimaatverandering zwaarder vinden wegen en daarom toch het bouwen van een kerncentrale aanbevelen.

"Bouwen van kerncentrales draagt in hoge mate bij aan CO2 reductie."

"Kerncentrales kunnen meer stroom leveren (en groener) dan andere opties. Als we meer warmtepompen en elektrische auto's willen, zal er ook meer vraag naar stroom zijn."

"Kernenergie is geen populaire optie maar waarschijnlijk wel een slimme. Ja het kost geld .. maar de energie behoefte zal de komende jaren alleen maar stijgen. Dat gaan we nooit op een verantwoorde manier kunnen opvullen."

"Bouwen kerncentrales - een kerncentrale produceert heel veel energie en stoot geen CO2 uit. Daarnaast heb ik begrepen dat uranium ook een vrij goedkope grondstof is en dat er veel van is op deze wereld. Ja, kerncentrales brengen gevaren met zich mee, maar ik heb ook het idee dat de technologie de laatste jaren enorme stappen heeft genomen en dat er beter ingespeeld kan worden op deze gevaren. Een tweede Tsjernobyl lijkt mij niet waarschijnlijk. Zeker niet als er meer onderzoek hier naar wordt gedaan. Onze angst na Tsjernobyl lijkt ons tegen te houden ons hierin te ontwikkelen (wat ook begrijpelijk is, gezien de ernst en gruwelijkheid van de ramp). Toch zou ik het niet uit willen sluiten, zeker niet als CO2 zo'n groot probleem vormt voor onze wereld."

"Kernenergie is tegenwoordig veilig en weinig vervuילend. Daarnaast is deze energie ook bij windstilte en duisternis beschikbaar."

"In plaats van biomassacentrales graag kerncentrales die veel meer energie op een schone manier produceren."

"Haast maken met een tweede kerncentrale bouwen. En z.g Thorium centrale. Er zijn inmiddels wereld wijd al veilige centrales in gebruik van dit soort types."

"Ik woon in Zeeland vlak bij de kerncentrale. Meer kernenergie draagt zeker bij aan de klimaatdoelen. Het is bovendien schone energie."

"Bouwen kerncentrales is te prevaleren boven windmolens en zonneparken. Bij windmolens en zonneparken moet nog nagedacht worden over de verwerking van de windmolens en zonneparken bij einde levensduur. Men heeft geen idee hoe men überhaupt de molen en het zonnepaneel dan gaat verwerken, welke milieuschade dit op gaat leveren waar men de grote bergen afval dan gaat laten. Bij kerncentrales is dit al uit en te na bekend en zowel risico technisch als met de te verwachte milieuschade en qua afval wat te verwachten is. Verder zal de 'ruimte' benodigd voor de bouw van kerncentrale(s) en de 'ruimte' benodigd voor het afval zeer beperkt zijn, terwijl de 'ruimte' benodigd voor windmolens en zonneparken en het afval (denk ook aan de hectoliters oliën voor de tandwielkast en 'lekken' isolatiemateriaal (cq zwaar vervuילende broeikasgassen) zoveel ruimte nodig is dat Nederland daar te klein voor is. Ps. ruimte is juist wat Nederland te kort heeft..."

"Bovendien maakt dit ons onafhankelijk van schurkenstaten die olie en gas aan ons leveren."

"Kernenergie hoort wat mij betreft bij de opties die verkend moeten worden, mits het veilig en kosteneffectief kan. Radioactief afval is uiteraard een probleem maar de opslag daarvan valt in het niet bij de uiteindelijke gevolgen van de opwarming van de aarde."

"Kernenergie!!! Zeg niet gelijk dat is zo duur, want kernenergie heeft nooit een gelijk speelveld gehad. Al die miljarden subsidies voor wind en zon hadden beter besteed kunnen worden aan kernenergie! Ga rondkijken in Zuid-Korea, daar hebben ze ervaring met het bouwen van kerncentrales in serie. Bovendien als er een kerncentrale staat dan kan die wel 60 tot 80 jaar meegaan, voor windmolens is dat 20 tot 25 jaar misschien en molens op zee waarschijnlijk korter. Stop met zon, wind en biomassa, zet in op kernenergie en

doe als de donder diepgaand onderzoek naar thoriumcentrales."

"Ik raad het bouwen van kerncentrales aan. Het lijkt mij een goede investering die veel werkgelegenheid oplevert in de constructie, inspectie en academische sector. Daarnaast levert het ook veel stroom op met weinig uitstoot op een kleinere oppervlakte dan wind of zon."

"Bouwen kerncentrales alleen indien deze gebaseerd zijn op gesmolten zout reactoren teneinde ook bestaande kernafval op te branden."

"CO2 doelstellingen halen zonder radicale levensstijlaanpassing is niet mogelijk. Radicale levensstijlaanpassing zie ik niet gebeuren binnen nu en 30 jaar, dus het lijkt me verstandig om toch in kernenergie te investeren. Ondanks de milieu en veiligheidsbezwaren."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Tegenstanders van kernenergie vinden het een onveilige technologie. Zij maken zich zorgen over de risico's in geval van een terroristische aanslag, oorlog of een natuurramp (door zeespiegelstijging). Tegenstanders voeren ook aan dat kernenergie een dure technologie is die mogelijk al achterhaald is wanneer er een kerncentrale is gebouwd.

"Kerncentrales niet aanbevolen omdat er nog teveel problemen mee zijn: nog geen oplossing vooral voor hoog radioactief afval, bij calamiteiten (overstromingen, aardbevingen, oorlog enz.) een te hoog risico, winning van uranium zeer vervuilend en risicovol voor inwoners van wingebieden, kostbaar, nieuwe ontwikkelingen nog ver achter de horizon dus voor de hele lange termijn."

"Ook raad ik het bouwen van kerncentrales af, omdat er risico's aan vast zitten en als er iets fout is zullen er generaties lang consequenties zijn."

"Daarnaast is het ook nog eens gevaarlijk (klein risico, maar wel eventuele grote gevolgen als er toch wat misgaat)."

"Kernenergie heeft grote voordelen, en is hoogstwaarschijnlijk ook wel veilig, maar toch zijn ongelukken mogelijk, zie Tsjernobyl of Japan, en dat zou in ons dichtbevolkte land een ZEER grote ramp zijn"

"Laten we het nou zonder kerncentrales proberen. Steeds meer natuurrampen maakt het er ook niet veiliger op. Zie Japan!!!"

"Bouwen kerncentrale: We zullen in de wereld en als Nederland steeds meer schokken te verduren krijgen. Of dit nu door een pandemie, onrust in de wereld of klimaatverandering komt. Kernenergie vergt een stabiele omgeving. Ik verwacht dat de toekomst dit niet gaat bieden."

"Kernenergie raad ik af omdat er nog steeds geen fatsoenlijke oplossing is voor het kernafval en deze centrales gevoelig zijn voor terroristische aanslagen."

"Kerncentrale: dat schijnt alleen te werken als bij winderig/ zonnig weer, kernenergie voorrang krijgt op het elektriciteitsnet (net nog in België hetzelfde gebeurd). Stom."

"Kernenergie levert alleen maar meer problemen op in de toekomst. Gaan we oorlogen beginnen om uranium in plaats van olie..."

"Alhoewel ik niet negatief sta tegenover kerncentrales, kost de bouw ervan niet alleen heel veel tijd en geld maar ook CO2 uitstoot. Voordat het pas wat gaat opleveren. En we hebben haast."

"Van mij mag er een kerncentrale gebouwd worden, als dat maar niet ten koste gaat van de ontwikkeling van duurzame energie. Dat is nu wel zo, en kernenergie lijkt ook nog eens duurder te zijn per kWh. Doe dus nog maar even niet."

"Bouwen kerncentrales - de bouw van een kerncentrale duurt erg lang, dus voordat we vruchten hiervan plukken, verwacht ik dat zaken als waterstof, de opbrengst van zonnepanelen, etc. al verder ontwikkeld zijn en veel meer effect hebben. Wat mij betreft is het geld voor de bouw van een kerncentrale zinvoller geïnvesteerd in bijvoorbeeld waterstof en andere energie opslagmiddelen of energie opwekkende middelen."

"1 of enkele grote kerncentrales vormen geen bijdrage aan een robuust elektriciteitsnet. Langdurige uitval komt vaak voor en heeft grote gevolgen."

"Kernenergie raad ik af om verschillende redenen. 1. Duur. 2. Ongewenst radioactief afval. 3. Ongeschikt om te functioneren in een energieaanbod dat door fluctuaties in zon en wind niet constant is. Een kerncentrale staat aan of uit en daar zit niks tussen behalve heel veel tijd om weer aan te zetten. Dus krijgt kernenergie straks 'voorrang': te zot voor woorden. 4. Grote centrales, en zeker kerncentrales, geven macht. Overheid, en in ieder geval de grote jongens (bijna geen meisjes) in de energiesector, zijn doodsbenuwd dat de

energielevering straks plaatsvindt door 17 miljoen Nederlanders in plaats van door hen. Hun verdienmodel wordt aangetast. 5. Nu beginnen met de procedure voor de bouw van een kerncentrale levert op zijn vroegst in 15 jaar een werkende centrale op, maar waarschijnlijk duurt het nog veel langer. En wordt ie drie keer duurder dan oorspronkelijk gedacht."

"Kerncentrale voelt als een stap terug, en niet duurzaam."

"Het bouwen van een kerncentrale is niet nodig om een volledig groene energietransitie te doen, zorgt voor veel extra uitstoot bij de bouw op de korte termijn, levert gevaarlijk afval op en kan op een andere manier worden opgelost. Als het niet nodig is en kan worden opgelost met zonne- en wind-energie/geothermie etc, waarom dan doen? Geen gezonde oplossing."

Wel zijn er deelnemers die in principe tegen kernenergie zijn, maar ervoor open staan als er een goede oplossing is voor kernafval.

"Alhoewel de kernenergie een goede oplossing kan zijn, is er nog altijd geen goede oplossing voor het afval, zo gauw hier een goede oplossing voor is, is dit voor mij ook een optie."

Kerncentrale tast de persoonlijke levenssfeer (niet) aan

Slechts een paar deelnemers geven aan dat zij niet per se tegen kernenergie zijn, maar dat zij liever geen kerncentrale in hun achtertuin willen. Aan de andere kant zijn er deelnemers die expliciet zeggen dat zij het prima vinden om een kerncentrale in hun achtertuin te hebben als dit een bijdrage levert aan het tegengaan van klimaatverandering.

"Bij het bouwen van een kerncentrale is de grote vraag; waar komt die? Ik ben niet perse tegen een kerncentrale, alleen wil ik hem niet (zoals iedereen) hem in mij "achtertuin"."

"Kernenergie moet niet politiek zijn. Ik ben er absoluut niet tegen, als het een enorme hulp is voor het klimaat, mag ie bij mij in de achtertuin. Maar als het daadwerkelijk onredelijk duur is en op korte termijn niet helpt, zijn andere opties beter."

Kernenergie als ultimatum remedium

Verschillende deelnemers geven aan dat zij alleen voorstander zijn van kernenergie als alle andere opties al geprobeerd zijn.

"Bouwen kerncentrales: ik ben hier niet "tegen", maar alleen wanneer andere maatregelen ontoereikend blijken."

"Ik ben tegen de kerncentrales omdat het heel duur is om dit neer te zetten en volgende generaties opgezadeld worden met gevaarlijk afval. Ik denk dat Nederland de milieu doelen kan halen zonder de kerncentrales dus dat zou ik uitstellen tot de laatste opties."

"Kerncentrales zou ik afraden omdat ze duur zijn volgens mij en ook nog eens lang duren om te bouwen terwijl we juist nu al moeten beginnen met al deze maatregelen.""

"Daarnaast: hoe meer commotie nu over kernenergie, hoe meer het afleidt van de maatregelen die we in elk geval moeten nemen, nu al. Terwijl we moeten stoppen met uitstellen en dralen, en aan de slag moeten met besparing, zon, wind, geothermie, etc. Mogelijk blijkt uiteindelijk dat we kernenergie toch als sluitpost nodig hebben, om onze klimaat deadlines te halen. Dat zou ik dan schoorvoetend accepteren. Het is een paardenmiddel (high risk, high gain), maar voor het klimaat werkt het."

3.3.15 Investeren in groene waterstof

Nadat deelnemers de regering adviseerden over de mate waarin de 10 maatregelen moesten worden toegepast om de doelstellingen in 2030 te halen, werd er aan hen gevraagd of zij maatregelen wilden beoordelen waarvan het minder zeker is dat zij al voor 2030 een grote bijdrage leveren aan de nationale klimaatdoelstellingen. Eén van deze maatregelen is het investeren in groene waterstof. Tabel 16 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn.

Tabel 16: Argumenten voor en tegen het investeren in groene waterstof

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
Prima alternatief (infrastructuur beschikbaar)	63	8
Energiebuffer	3	0
Duurzame oplossing	42	2
Weinig impact op de huidige manier van leven	33	13
Waterstof moet verder worden onderzocht (in positieve zin) / biedt veel potentie	1	0
Nederland is een land met extreem veel waterkennis	55	4

Werkt op de lange termijn	10	16
Kan opgewekt worden op plekken met veel wind en zon (Afrika/midden oosten of op zee)	5	2
Moet wel met groene energie opgewekt worden	11	1
Argumenten tegen		
Dure en inefficiënte technologie	33	3
Geuroverlast	0	1
Weet ik niet genoeg van	9	1
Te weinig kennis / onderzoeken lopen nog	12	1

Het valt op dat de argumenten voor en tegen het investeren in groene waterstof heel technisch van aard zijn. Normatieve argumenten spelen nauwelijks een rol. Het debat gaat over de maatschappelijke baten en kosten. Wel geven aan dat mensen het fijn vinden dat investeringen in waterstof de persoonlijke levenssfeer nauwelijks raken.

Persoonlijke levenssfeer wordt nauwelijks aangetast

Een voordeel van het investeren in groene waterstof is dat gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructuur. De persoonlijke levenssfeer hoeft dus niet of nauwelijks te worden aangetast bij de implementatie.

"Focus op de warmtetransitie. Investeer in groene waterstof voor laag en hoog temperatuurwarmte oplossingen. Voer als overheid de regie op de omslag net als in de jaren 60 overgegaan is op de uitrol van aardgas. Vergt grote investeringen in de bron, maar beperkte aanpassingen in transport woningen en industrie. Daarbij ook duurzamer door relatief weinig gebruik schaarse materialen zoals bij grootschalige elektrificering."

"Groene waterstof lijkt mij een prima alternatief voor aardgas, daar wij in Nederland al een prima netwerk hebben."

"Gebruik van waterstof, maar dan wel via groene energie gemaakt. waterstof heeft het voordeel dat het waarschijnlijk via het aardgas netwerk wat we al hebben kan worden vervoerd. Wanneer alles elektrisch wordt moet er heel wat worden geïnvesteerd in het leiding net om al deze elektrische energie op de plaats van bestemming te krijgen. Het aardgas net wordt dan min of meer overbodig."

"Groene waterstof kan (overtollige)wind en zonne-energie opslaan en biedt een goed alternatief voor aardgas (infrastructuur al aanwezig) en ook als autobrandstof."

"Verder is het verstandiger, om ook groot te investeren, in groene waterstof. Tenslotte zijn al die gasleidingen, die nog in de grond zitten, met enkele aanpassingen, geschikt, om waterstofgas, naar al die woningen te transporteren. Dus laat die leidingen zitten, ook in wijken, waar men nu al bezig is om van het gas aftegaan. Want mijn ervaring, met warmte pompen tot nu toe, zijn niet best. Bij een project in Scheveningen, gingen die pompen binnen 5 jaar kapot! Heeft meer dan een jaar geduurd, voordat die mensen weer warmte hadden in hun huizen. Zolang er geen warmte pompen zijn, die minimaal 15 jaar meegaan, ga ik niet van het gas af. Komt nog bij, dat heel veel Nederlanders, absoluut geen € 40.000,00 op de plank hebben liggen om dit aan te schaffen. Ook niet met subsidies of goedkope leningen. Bij 74 jaar en ouder, is het heel moeilijk om een lening bij welke geldinstelling dan ook, los te peuten! En een 74 jarige of ouder, verdient die € 40.000,00, van zijn levensdagen niet meer terug."

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Voorstanders benadrukken verder de maatschappelijke baten die het investeren van groene waterstof met zich meebrengt.

"Het lijkt er op dat waterstof de beste energie-opslag methode is, op dit moment. Dus daarin investeren zal zorgen dat we, klimaatafhankelijke energie (zon/wind) kunnen opslaan."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Tegenstanders hebben juist een negatieve perceptie op de verhouding van maatschappelijke kosten en baten.

"investeren in groene waterstof, omdat dit qua opslag en gebruik kostbaarder en minder milieuvriendelijk is dan andere alternatieven."

"Groene waterstof; volgens mij rijkt dat niet fris als dat in je omgeving gemaakt wordt."

"Ik twijfel over Kerncentrales en groene waterstof. Beide zijn zaken die nog niet bekend zijn en waar genoeg onderzoek voor loopt. Ik zou hier dan ook nog niet vol op inzetten terwijl de onderzoeken lopen. Dit kan altijd nog."

"Waterstof is echt de meest achterlijke vorm van groene energie. 3x googlen komt men op 3 artikelen/videos die heel simpel uitleggen dat het rendement hiervan te laag is. Kwalijke zaak van GroenLinks om dit als speerpunt in hun programma te hebben. Grote investering voor een klein resultaat."

"Waterstof is niet efficiënt, extra omzetting dus energieverlies."

"Invoering groen waterstof: er is veel stroom nodig om waterstof te maken: niet effectief."

"Voor het maken van waterstof is heel veel verbranding van gas nodig, zo groen is dat niet."

"Wind op zee en land en zon op dak en land zijn nodig om de warmtevraag te kunnen elektrificeren en groene waterstof te kunnen produceren. De waterstofbelofte dreigt ons in een houdgreep te nemen (wachten met van het gas af gaan want we hebben de leidingen nodig voor H₂) als we niet direct starten met produceren van groene stroom en het opstarten van grote waterstofprojecten, inclusief opslag in zoutcavernes. Mij lijkt het handigst om H₂ in te zetten voor de productie van synthetisch methaan i.c.m. afgevangen CO₂. Dat vergt de minste aanpassingen aan woningen."

"Groene waterstof is een vlucht vooruit. H₂ is een energiedrager die zijn efficiëntie moet bewijzen tov andere dragers. Met duurzame energie heeft het niets te maken. Met een dollarteken-hype alles."

"Waterstof kost een andere schaarse bron; (drinkbaar) water. Bovendien is waterstof zo licht dat het makkelijker de dampkring ontstijgt waardoor de aarde sneller kostbaar water verliest. Nou is dit verwaarloosbaar op kleine schaal maar bij een totale energietransitie naar waterstof is dit wel degelijk iets om rekening mee te houden."

3.3.16 Verhogen van de vliegbelasting

Nadat deelnemers de regering adviseerden over de mate waarin de 10 maatregelen moesten worden toegepast om de doelstellingen in 2030 te halen, werd er aan hen gevraagd of zij een verhoging van de vliegbelasting zouden aanbevelen of afraden. Deze maatregel maakte geen onderdeel uit van de 10 maatregelen omdat er geen bijdrage werd geleverd aan de nationale klimaatdoelstellingen. Tabel 17 geeft zowel voor 2000 deelnemers uit het internetpanel als 2000 deelnemers uit de open raadpleging aan hoeveel keer de argumenten genoemd zijn.

Tabel 17: Argumenten voor en tegen het verhogen van de vliegbelasting

	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten open raadpleging	Aantal keer genoemd door 2.000 respondenten internetpanel
Argumenten voor		
Eerlijk ten opzichte van andere vervoersmiddelen (vliegen is te goedkoop)	179	43

Zorgt ervoor dat mensen een bewustere keuze maken om te gaan vliegen	59	34
Vliegen is luxe en niet noodzakelijk	38	34
Grootste vervuiler moet verantwoordelijk zijn voor grootste reductie	38	21
Ge-/verbruiker/vervuiler betaald (eerlijk)	43	6
Klimaat vereist een Europese/wereldwijde aanpak (is geen nationaal probleem)	20	4
Treft mensen die het kunnen betalen	0	3
Promoot om zakelijke afspraken online te doen	7	2
Bevordert binnenlands toerisme/We hoeven niet altijd ver te reizen, dichtbij huis is ook leuk	3	4
Vliegen kan binnen Europa makkelijk vervangen worden door de trein of andere vervoersmiddelen	34	6
Argumenten tegen		
Geen effectieve maatregel	3	12
Vliegen moet geen luxe worden	5	6
Kloof tussen arm en rijk wordt groter	3	7
Kerosine belasting is beter / het probleem komt door de brandstof, de oplossing moet ook vanuit deze kant komen	7	3
Niet effectief, want mensen zullen uitwijken naar of boeken in het buitenland	3	3
Ik wil geen extra belasting betalen.	0	3
Slecht voor de zakelijke wereld (slecht voor economie)	1	8
Beperkt vrijheid	0	2
Vliegen is al duur, beperk gewoon het aantal vluchten	0	1

Het valt op dat deelnemers een stuk positiever zijn over het verhogen van de vliegbelasting dan over het invoeren van een vleesbelasting of het verhogen van de energiebelasting. Sommige deelnemers vinden dat de vliegbelasting flink mag worden verhoogd.

"Meest voor de hand liggende is de vliegbelasting. Snel en die mag best tot een verdubbeling van de ticketprijs leiden."

Vliegbelasting tast de persoonlijke levenssfeer (niet) aan

Deelnemers verschillen van mening over de mate waarin de maatregel de persoonlijke levenssfeer aantast. Slechts 2 deelnemers noemen dit argument expliciet en dat is relatief weinig ten opzichte van bijvoorbeeld het invoeren van de vleesbelasting.

"Verhoging vliegtax belemmert mensen om verre reizen te maken, dit beperkt vrijheid."

Verschillende deelnemers geven juist aan dat het verhogen van de vliegbelasting volgens hen niet zo'n groot probleem is omdat zij vliegen als een luxeproduct ervaren. Zij ervaren een verhoging van de vliegbelasting niet als een aantasting van hun dagelijks leven.

"Verhogen van vliegbelasting zou ik aanbevelen omdat vliegen puur een luxe is."

"Vliegtuigen zijn zeer grote vervuilers die vaak onnodig zijn (vakanties zijn niet van levensbelang)."

"In de lock down lukt het ook dus het is echt niet noodzakelijk."

"Het verhogen van de vliegbelasting moet zeker. Men heeft geen recht om zonder noodzaak een aantal vliegvakanties per jaar te boeken."

"Vliegen is luxe en voor luxe vindt ik een extra belasting terecht."

"Vliegen is een luxe dus die belasting kan zeker omhoog."

"Vliegbelasting mag wel hoger want vliegen is puur luxe en dat kan wel wat minder. Iedereen wil tegenwoordig vliegen."

De luchtvaart is een vervuilende sector die met prioriteit moet verduurzamen

Het meest genoemde argument door voorstanders van het verhogen van de vliegbelasting is dat zij de luchtvaart zien als een vervuilende sector die met prioriteit moet verduurzamen. Deze deelnemers hebben grote moeite met de lage prijzen voor vliegen. Zij vinden de prijs van vliegen niet eerlijk ten opzichte van de prijs van andere modaliteiten. Ook zijn er deelnemers die het gevoel hebben dat de luchtvaart een voorkeursbehandeling krijgt. Het voelt dan als onrechtvaardig als er maatregelen worden genomen die de 'gewone burger' raken, terwijl de luchtvaart 'ermee weghomt' via 'vriendjespolitiek'.

"Ik ben persoonlijk helemaal klaar met het feit dat de luchtvaart wordt behandeld alsof ze heilig zijn. Ik betaal graag die ene keer in de vijf jaar dat ik vlieg extra belasting als dat wordt geïnvesteerd in het verduurzamen van Nederland."

"Verhogen vliegbelasting zou ik zeker adviseren. Het is van de gekke dat dit nu niet

geheven wordt. Een retourtje trein Rotterdam - Amsterdam is nu duurder dan een retourtje Amsterdam - Barcelona met het vliegtuig. Volgslagen idioot is dit."

"Verhogen van vliegbelasting lijkt mij ook noodzakelijk. De voordelen, die het vliegverkeer heeft zijn onbegrijpelijk. Geen belasting op vliegtickets, geen BTW op kerosine, enz., enz. Oneerlijke concurrentie ves. andere vormen van vervoer."

"Vliegbelasting zorgt voor een 'level playing field' met andere transport vormen. Deze zal wel Europees ingevoerd moeten worden en gerelateerd moeten worden aan het verbruik boven Europa ipv in de brandstof."

"Verhogen vliegbelasting als vervanging voor het niet betalen van accijns op kerosine. De vliegbelasting mag echt omhoog, de frequentflyer punten zouden afgeschaft moeten worden, dat is niet meer van deze tijd."

"Vliegbelasting vooral invoeren voor korte vluchten die ook met de trein te doen zijn. Industrie meer pushen dat ze nu echt wat aan de CO2 uitstoot gaan doen en geen loze woorden meer."

"Vliegbelasting moet er echt komen. Het is toch verschrikkelijk dat een treinkaartje van Amsterdam naar Groningen duurder is dan een vlucht naar Madrid (bv)."

"Vliegen moet ook minder aantrekkelijk worden. Het is toch te zot dat tegenwoordig voorheen weekendje weg men al het vliegtuig neemt. her effect daarvan op het klimaat. Een vliegbelasting is meer dan terecht!"

"Vliegtax: het word hoog tijd dat kerosine wordt belast en dat plezierreizigers een eerlijke prijs betalen voor een vliegreis."

Een kleine groep wordt geraakt en een grote groep heeft de voordelen

Daarbij wordt het argument genoemd dat slechts een kleine groep burgers geraakt zal worden door de maatregel, terwijl een grote groep er voordelen van zal ondervinden.

"Verder is het maar een relatief kleine groep die (veel) vliegt terwijl iedereen er last van heeft, of het nu direct is (bijv. geluid) of indirect, op de lange termijn door klimaatverandering door uitstoot van vliegtuigen."

Het valt op dat deelnemers het bij het verhogen van de vliegbelasting veel meer hebben

over de mogelijke besteding van het geld vergeleken met andere maatregelen.

"De tax moet o.a. worden ingezet om die Europese treinverbindingen te verbeteren. Een progressieve belasting vind ik ook aan te bevelen."

"Ik vind dat vliegen vrij goedkoop nog is soms, vaak is het hotel vele malen duurder en vliegen is bijna niet zo duur. Het verhogen van de vliegbelasting kan er voor zorgen dat de overheid geld krijgt en dit kan investeren in verduurzaming en isolering of subsidies geven, aan de andere kant kan het er voor zorgen dat mensen vaker gaan kiezen om niet op reis te gaan of de auto pakken als ze bijvoorbeeld in Europa met het vliegtuig gaan."

De vervuiler moet betalen

Net als bij de andere belastingmaatregelen wordt 'de vervuiler moet betalen' als argument aangevoerd om een maatregel door te voeren.

"Naast de eerdere adviezen (bovenstaand): Zware belasting op vliegen. Wat een bedriegerij dat uitstoot van vliegtuigen niet meetellen. Belasting hierop leidt tot een afname van broeikasgassen wereldwijd. Er moet een Level playing field komen. Zorg dat de vervuiler alles naar rato betaald. En tel hier alle werkelijke vervuilingen in mee. In alle gevallen. Dus van het winnen van de grondstoffen tot het verbranden van brandstoffen/energie en het onderhoud en de ontmanteling enz."

"Het gaat vooral om de maatregelen waarin de gebruiker betaalt, zoals de kilometerheffing en aanscherping CO₂ heffing en de vliegbelasting."

"Ik ben voorstander voor het verhogen van de vliegbelasting. Het is de keuze van mensen om met het vliegtuig op vakantie te gaan naar een ver land. Op vakantie gaan is niet noodzakelijk, dus ik vind dat mensen die op vakantie willen gaan dan maar meer moeten betalen."

Kloof tussen arm en rijk wordt groter

Het argument om geen vliegbelasting in te voeren dat het vaakst wordt genoemd door deelnemers is dat het de kloof tussen armere Nederlanders en rijkere Nederlanders groter zou kunnen maken.

"Het verhogen van de vliegbelasting heeft weinig nut, mensen willen toch op vakantie gaan. En op een gegeven moment is het dan alleen nog maar voor de rijken. En die hebben geld genoeg en gaan toch wel vliegen, extra belasting of niet."

"Vliegen moet geen luxe worden die alleen voor de rijkere mogelijk moet zijn, maar iedereen moet de mogelijkheid hebben om op vakantie buiten het eigen land te kunnen gaan."

Anderzijds zijn er ook deelnemers die de vliegbelasting juist als een progressieve maatregel zien omdat mensen die het zich kunnen veroorloven worden geraakt.

"Maatregelen die mensen treffen die het toch breder hebben, bijv. diegene die vliegen moeten daar ook voor opdraaien."

Tot slot geven deelnemers aan dat de vliegbelasting op zo'n manier zou moeten worden ontworpen dat mensen die vaak vliegen meer betalen dan mensen die krappert bij kas zitten en maar één keer per jaar op vakantie gaan.

"De vliegbelasting, waar ik een groot voorstander van ben, zou ik zo vormgeven dat deze duurder is voor mensen die erg vaak vliegen dan voor mensen die maar eens in de paar jaar een vlucht maken."

"Ik vind vliegbelasting invoeren niet eerlijk voor mensen die 1x per jaar vliegen. Ik zou dit eerder verhogen voor mensen die meerdere keren per jaar vliegen. Anders wordt weer de grens tussen arm en rijk groter."

Maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten

Een groep deelnemers wijst vooral over de maatschappelijke baten wanneer zij hun voorkeur beargumenteren.

"En als er veel minder wordt gevlogen zou ook goed zijn, minder verplaatsingen van mensen over de aardbol zou ook minder ziekte verspreiding geven."

"Daarnaast hoeft Schiphol écht niet een doorgeefluik voor oost naar west te zijn. Dit voegt bijna niet reëls toe aan onze economie en levert heel veel overlast."

"Grote wens: veel meer belasting op internationaal vervoer, met name per vliegtuig. Doel: geen vervoer meer van bloemen, groenten en vruchten per vliegtuig. Niet alleen vanwege de CO2 uitstoot, maar ook vanwege geluidsoverlast."

Maatschappelijke kosten zijn hoger dan de baten

Aan de andere kant zijn er deelnemers die juist grote twijfels hebben over de baten van een vliegbelasting omdat zij denken dat mensen in het buitenland op het vliegtuig zullen stappen om de belasting te ontwijken.

"Geen vliegbelasting, anders boeken ze in het buitenland."

"Verhogen vliegtickets en vliegbelasting kan alleen als iedereen dat doet, anders rijden we allemaal de grens over naar het volgende vliegveld en komt de vervuiling nog steeds bij ons terecht."

Er zijn alternatieven met een betere verhouding van maatschappelijke baten en kosten

Tot slot zijn er deelnemers die negatief zijn over het verhogen van een vliegbelasting omdat zij vinden dat een belasting op kerosine beter is.

"I.p.v. een vliegbelasting kan beter een kerosinebelasting worden ingevoerd."

Aan de andere kant zijn er deelnemers die het hiermee eens zijn, maar denken dat een nationale vliegbelasting op korte termijn realistischer is.

"CO2 heffing op vliegtuigbrandstof is zeer wenselijk maar stuit op internationale politieke problemen. Een vliegbelasting kan dat ondervangen, daarnaast is die nuttig wegens andere schadelijk van vliegen zoals lawaai en globalisering."

Overig

Tot slot geeft een deelnemer aan dat het verhogen van een vliegbelasting een symbolische waarde kan hebben.

"Vliegbelasting verhogen geeft een duidelijk signaal. Maar dit moet op wereldschaal."

3.4 Resultaten van de deliberatieve sessies

Bij deze volksraadpleging was het voor het eerst mogelijk voor burgers om ook samen de raadpleging in te vullen en in die sessies konden ze ook vragen stellen aan experts. Wat we zien in deze sessies is dat burgers het heel erg fijn vinden om met hele andere burgers in gesprek te gaan en dat ze het leuk vinden om te ontdekken dat ze het over een aantal zaken eens blijken te zijn en dat ze in een goede sfeer met elkaar hierover kunnen discussiëren. Een uitgebreid verslag over de deliberatieve sessies is te vinden in de bijlage. Hieronder bespreken we de belangrijkste punten.

Waarom hebben we groepsdialogen uitgevoerd?

De klimaatraadpleging werd individueel ingevuld. Tegelijkertijd zijn veel landen aan het experimenteren met burgerfora. In Frankrijk en Ierland zijn bijvoorbeeld al nationale burgerfora uitgevoerd over het terugdringen van broeikasgassen. Ook in Nederland is er door de commissie Brenninkmeijer onderzocht wat de voor- en nadelen zouden kunnen zijn van burgerfora in Nederland.

In tegenstelling tot de klimaatraadpleging gaan deelnemers aan burgerfora met elkaar in dialoog en worden beleidsopties overwogen terwijl deelnemers met elkaar interacteren. Een belangrijk principe hierbij is dat deze interactie ervoor zorgt dat deelnemers perspectieven van anderen waarderen en hierdoor zelf tot een genuanceerd perspectief komen over de beleidsopties.

Om te onderzoeken in welke mate deelnemers van de klimaatraadpleging veranderen van perspectief wanneer zij in dialoog gaan met anderen, hebben wij tussen 2 en 11 maart vier gemodereerde groepsdialogen uitgevoerd over het toekomstige klimaatbeleid in Nederland. Om verschillen te vergelijken werden er verschillende interventies toegepast tijdens de groepsdialogen: 1) een (neutraal) gemodereerd groepsgesprek, 2) een gemodereerd groepsgesprek met klimaatexperts waarin deelnemers vragen konden stellen, 3) een gemodereerd groepsgesprek gericht op waarden en 4) een gemodereerd groepsgesprek waarin toekomstige generaties werden gevisualiseerd, gebaseerd op het werk van Roman Krznaric. Voor en na de dialogen vulden de deelnemers de klimaatraadpleging in om zo het effect van de groepsdialoog inzichtelijk te krijgen.

De resultaten van dit onderzoek geven inzicht in de toegevoegde waarde van dergelijke dialoogmethodes voor burgerbetrokkenheid bij klimaatbeleid. Door de verschillende interventies geven de resultaten ook inzichten die waardevol kunnen zijn als het gaat over

het vormgeven van burgerfora over klimaatbeleid in Nederland.

Wat zijn de belangrijkste resultaten?

De belangrijkste bevindingen van de groepsdialogen zijn dat 1) de groepsdialogen zorgden bij deelnemers voor een verandering in de keuze tussen klimaatmaatregelen, maar zij veranderden niet substantieel van perspectief 2) er een gevoel van saamhorigheid en verruiming van manier van denken ontstond, 3) er meer bewustzijn ontstond voor de gedeelde verantwoordelijkheid om broeikasgassen te verlagen, 4) er een afname was van onbegrip tussen mensen met verschillende meningen.

Verandering van de keuze tussen klimaatmaatregelen

Opvallend was dat in bijna alle sessies alle deelnemers van advies zijn veranderd, maar dat maar een klein deel van de deelnemers aangeeft in de ervaringsrapportage dat zij hun advies hebben veranderd. De veranderingen in advies waren vaak klein en deelnemers gaven aan dat in de basis de dialogen hun perspectief niet hebben beïnvloed.

Een verruiming van manier van denken

Deelnemers aan de groepsdialogen ervoeren dat zij hun manier van denken verruimden en vonden dit een positief aspect van hun deelname. In iedere sessie leerden deelnemers van elkaar en kregen zij inzicht in perspectieven van andere Nederlanders. Hierbij gaven sommige deelnemers expliciet aan dat hun manier van denken werd verruimd door het luisteren naar gedachten en ervaringen van anderen. De goed functionerende moderator (Marc Rijnveld van Public Mediation) droeg veel bij aan dit effect, doordat hij zorgde dat het een *dialog* werd in plaats van een *discussie*. Deelnemers gaven aan dat zij hierdoor anders zijn gaan denken over hun eigen perspectief op klimaatbeleid in Nederland.

Afname van onbegrip tussen mensen met verschillende meningen

De groepsdialogen hadden een depolariserende werking: deelnemers met een sterke mening werden gematigder. Deelnemers gaven aan dat zij een beter begrip kregen waarom anderen een andere kijk hadden op de wenselijkheid van (specifieke) klimaatmaatregelen en dat zij hierdoor ervoeren dat er minder polarisatie bestond dan men op het eerste gezicht dacht.

Meer saamhorigheid en bewustzijn van de gedeelde verantwoordelijkheid

Veel deelnemers vonden het fijn om te merken dat andere deelnemers zich bewust zijn van klimaatverandering en de gedeelde verantwoordelijkheid voor het terugdringen van broeikasgassen, ondanks dat zij tot hele andere adviezen over klimaatbeleid kwamen. Dit

zorgde ervoor dat burgers een gevoel van eenheid en saamhorigheid ervaarden ondanks verschillen in perspectieven en leefwerelden. Sommige deelnemers gaven expliciet aan dat zij het fijn vonden om hun verhaal kwijt te kunnen bij andere burgers. In één sessie zat een boerin en die gaf aan dat ze het gevoel had dat er altijd over de boeren werd gesproken en dat ze het fijn vond om nu aan andere Nederlanders op een normale manier haar eigen verhaal te vertellen.

Wat kunnen we hiervan leren voor toekomstige burgerfora?

Hoewel het nog te vroeg is om te concluderen dat groepsdialogen bijdragen aan draagvlak onder burgers van klimaatbeleid, is uit de resultaten gebleken dat groepsdialogen waardevol kunnen zijn als onderdeel van het besluitvormingsproces omdat groepsdialogen...

- **...inzicht bieden in de beweegredenen, onderliggende waarden en voorwaarden** waaronder burgers akkoord zullen gaan met maatregelen
- ...zorgen voor **meer begrip over de keuzes die de overheid moet maken**
- ...een **depolariserende werking** hebben tussen burgers onderling en saamhorigheid tussen verschillende leefwerelden kunnen genereren
- ...de **kloof tussen burgers en overheid kunnen verkleinen** doordat deelnemers het gevoel hebben onderdeel te zijn van het besluitvormingsproces.
- ...de mogelijkheid bieden aan burgers om tot **nieuwe creatieve ideeën** te komen

Op basis van de ervaringen van de groepsdialogen kunnen we de volgende aanbevelingen doen voor het organiseren van burgerfora op het gebied van klimaatbeleid in Nederland:

- **Moderator:** een goede moderator is cruciaal om deelnemers op hun gemak te stellen en om continue met elkaar in dialoog te blijven, in plaats van over te schakelen naar een discussie. Een goede moderator kan daarmee een grote bijdragen leveren aan het depolariseren van het gesprek.
- **Experts:** deelnemers waren enthousiast over de toegankelijkheid tot wetenschappelijke kennis, maar een risico van het betrekken van experts is dat deelnemers voorzichtiger worden in het delen van hun eigen gedachten en meningen, en minder met de andere burgers het gesprek aangaan. Vandaar dat wij aanraden om experts alleen aan het begin van de sessie aanwezig te laten zijn, waarbij zij vragen kunnen beantwoorden, zodat deelnemers daarna bewust met elkaar in gesprek moeten. En vanuit de experts is het cruciaal dat zij begrijpelijke taal gebruiken en hun expertise objectief delen. In het geval van de experts die deelnamen aan onze sessies (Pier Vellinga, Paulien Herder, Gerdien de Vries en Laurens de Vries) was dat zeker goed gelukt.

- **Groepsgrootte:** de groepsgrootte moet beperkt blijven om genoeg ruimte te bieden voor deelnemers om hun gedachten te uiten, maar ook niet te beperkt zijn waardoor een diversiteit van ideeën en gedachten mogelijk ontbreekt. Wij raden daarom een groepsgrootte van 7-10 mensen aan. Mocht de dialoog plaatsvinden over een langere tijdsperiode dan een paar uur, dan kan hier mogelijk van afgeweken worden.
- **Gesprek vanuit waarden:** wij raden aan samen met de groep op zoek te gaan naar de onderliggende waarden. Dit kan door aan het begin van de dialoog te bespreken welke waarden belangrijk zijn voor de deelnemers als zij hun keuzes maken. Door de onderliggende waarden aan het begin expliciet te maken, zien deelnemers dat zij vaak vanuit dezelfde waarden handelen, maar de waarden anders interpreteren. Dit heeft een extra depolariserende werking.
- **Gesprek vanuit het voorouderperspectief:** wij raden een visualisatie-oefening aan wanneer het bij het besproken onderwerp van belang kan zijn om de deelnemers te laten nadenken over de effecten van de keuzes die zij nu maken op toekomstige generaties. Bij klimaatbeleid kunnen die effecten groot zijn, vandaar dat het bij groepsdialogen daarover van belang kan zijn. Het helpt de deelnemers een breder perspectief in ogenschouw te nemen en van buiten zichzelf naar de problematiek te kijken.

Wat kunnen we hieruit concluderen over een mogelijke combinatie van online raadpleging en burgerfora?

Groepsdialogen als toevoeging op een online raadpleging zorgt er uiteraard voor dat burgers daarmee de mogelijkheid krijgen om met elkaar in gesprek te gaan. Sommige burgers gaven aan dat zij het heel fijn vonden om van anderen te horen hoe zij ernaar keken en eens met burgers te praten met wie zij anders nooit in contact zouden komen. Tegelijk zorgen groepsgesprekken voor meer begrip onderling en werkt het depolariserend, dit kan een goede reden zijn om een online raadpleging te combineren met groepsdialogen. Ook bieden groepsgesprekken burgers de mogelijkheid om met elkaar tot creatieve ideeën te komen die mogelijk bij het individueel invullen van de raadpleging niet naar boven komen.

3.5 Overige ideeën die deelnemers inbrachten

In de klimaatraadpleging kregen deelnemers ook de kans om overige oplossingen aan te dragen om broeikasgassen te reduceren. We zien dat burgers soms met hele andere ideeën komen dan de ideeën die in de beleidswereld leven. Soms vormen deze ideeën een duidelijk alternatief voor alternatieven die nu voorliggen in de beleidswereld. Enerzijds

gaat het om ideeën over vergelijkbare maatregelen die volgens burgers mogelijk effectiever of eerlijker zijn en anderzijds dragen burgers ook out-of-the-box-ideeën. Hieronder werken wij een aantal voorbeelden uit.

Vergelijkbare alternatieven die mogelijk effectiever of eerlijker zijn

Een aantal deelnemers noemt maatregelen die zij als vergelijkbaar zien met de tien maatregelen die in de klimaatraadpleging werden genoemd, maar mogelijk effectiever of rechtvaardiger zijn. Hieronder een aantal voorbeelden:

- *In plaats van kilometerheffing, een benzineprijs:* een aantal deelnemers gaf aan dat een benzineprijs mogelijk efficiënter, goedkoper en eerlijker is dan een kilometerheffing. Argumenten die hierbij regelmatig werden genoemd waren dat het mogelijk minder administratie met zich meebrengt, minder in het geding komt met privacy en vrijheid en dat het efficiënter en eerlijker is omdat zuinige benzineauto's en minder zuinige benzineauto's verschillend worden behandeld.
- *Alternatieven voor zonnepanelen op land:* veel deelnemers noemden dat er meer zonnepanelen op gebouwen moesten komen in plaats van zonnepanelen op land en vinden dat het zonde is als daken onbenut blijven. Specifiek noemen zij bijvoorbeeld een verplichting van zonnepanelen op daken van grote gebouwen zoals kantoren, sportcentra en evenementsgebouwen. Anderen noemden zonnepanelen in geluidsschermen of bijvoorbeeld overkappingen over het spoor.
- *Woninglabels op maat in plaats van subsidie op isolatie of belasting op gas.* Een aantal deelnemers noemde woninglabels als mogelijke vervanging van de subsidie op isolatie van woningen en belasting op aardgas. Deelnemers ervaren dit als mogelijk effectiever. Een deelnemer noemde bijvoorbeeld dat niet alle huizen geschikt zijn voor isolatie, terwijl een label meer mogelijkheden biedt om de meest effectieve manier te kiezen om woningen de verduurzamen.

Out-of-the-box-ideeën voor het terugdringen van broeikasgassen

Deelnemers noemden een aantal out-of-the-box ideeën die mogelijk minder leven in de beleidswereld maar effectief zouden kunnen zijn om broeikasgassen terug te dringen. Wel is duidelijk dat een aantal ideeën als controversieel zouden kunnen worden ervaren omdat zij niet stroken met de vier voorwaarden die we definieerden in sectie 3.3 Hieronder een aantal voorbeelden:

Algemeen:

- *Terugdringen van bevolkingsgroei:* een aantal deelnemers noemde bevolkingsgroei als één van de onderliggende problemen van klimaatverandering. Een idee dat hierbij bijvoorbeeld vaker werd genoemd was het verminderen van de kinderbijslag om bevolkingsgroei te beperken.
- *Verplichting van duurzame investering boven een bepaalde inkomensgrens.* Een deelnemer noemde bijvoorbeeld een verplichting van 10% investering in een groenfonds bij een inkomen van boven de 50.000 euro.
- *Aanpassing wetgeving waarbij de natuur een juridische entiteit wordt met eigen rechten.* Een deelnemer noemde bijvoorbeeld dat diersoorten, plantensoorten, natuurparken, rivieren en zeeën juridische entiteiten worden met rechten om schadeclaims mogelijk te maken.

Gebouwde omgeving:

- *WOZ/rioolheffing baseren op het percentage verhard oppervlak* waardoor bewoners worden gestimuleerd om tuinen en daken te vergroenen.
- *Meer bio-based buildings* waardoor meer CO2 kan worden opgeslagen in de gebouwde omgeving. Deelnemers noemden bijvoorbeeld houtbouw en CLT. Dit werd vaak genoemd in combinatie met circulariteit.

Elektriciteit:

- *Stimuleren van apparatuur van hetzelfde voltage:* door het gebruik van apparatuur van 12 volt te stimuleren.
- *Productie van biobutanol door microorganismen met behulp van zonne-energie.* Vaker werd de combinatie van verschillende energiebronnen als mogelijke synergiën genoemd.
- *Gebruik van restwarmte van datacenters voor energiecentrales.*

Landbouw

- *Stimuleren van gebruik van lavameel* in de landbouw om bodemleven te bevorderen, hiermee de bodemvruchtbaarheid te stimuleren en tegelijkertijd CO2 op te slaan.

- *Vernatten van veengebieden:* omvormen van oude veengebieden tot nieuw veenvormend landschap en het planten van nieuwe bossen.

Mobiliteit:

- *Verbieden van vervuilend grootverkeer:* deelnemers noemden bijvoorbeeld dat vervuilende oude Diesel-voertuigen zoals vrachtauto's, landbouwverkeer en hoogwerkers verboden zouden moeten worden.
- *Investeer in fietssnelwegen.* Investering in fietsinfrastructuur werd vaak genoemd, specifiek werd investering in fietssnelwegen genoemd.
- *Combinatie vliegbelasting en investering in openbaar vervoer:* deelnemers noemen deze combinatie als effectief om mensen te stimuleren om andere vervoersmiddelen te kiezen.

Industrie:

- *Belasting op plastic verpakkingen / stimuleren van eigen verpakking.* Deelnemers noemen dat met name in de voedselindustrie dit effectief kan zijn en dat dit mogelijk recycling kan stimuleren. Daarnaast werd genoemd dat consumenten beloond zouden moeten worden als zij hun eigen verpakking of tas meenemen.
- *Een eerlijke prijs op producten* waarbij alle milieukosten zijn berekend werd door veel deelnemers genoemd.
- *Stimuleren van 'consuminderen'* door een andere soort communicatie vanuit de overheid waardoor het klimaat minder als last wordt ervaren.
- *Normen voor circulariteit en repareerbaarheid van producten* zoals elektronische apparaten waardoor de levensduur van apparaten langer wordt en minder verspilling plaatsvindt.

4. WAT VONDEN DEELNEMERS VAN DE PWE?

4.1 Wat moet de overheid volgens deelnemers met de resultaten doen?

Nadat deelnemers hun adviezen hadden gegeven in de klimaatraadpleging werd er aan hen gevraagd wat de overheid met de resultaten zou moeten doen. Allereerst werd er aan deelnemers gevraagd hoe de overheid het advies van burgers moet wegen ten opzichte van het advies van wetenschappers. We zien dat het percentage deelnemers uit het internetpanel dat vindt dat de overheid de resultaten uit de raadpleging direct moet implementeren hoger is dan bij de open raadpleging. Echter het aantal deelnemers dat vindt dat de overheid zowel moet luisteren naar burgers als naar experts ligt ook hier op de 87%.

Figuur 26: hoe adviezen wegen van burgers en wetenschappers

	Internetpanel	Open raadpleging	Gemiddeld
De overheid moet het advies van burgers overnemen	9%	2%	3%
De overheid moet meer waarde toekennen aan het advies van burgers dan aan het advies van wetenschappers	15%	4%	6%
De overheid moet evenveel waarde toekennen aan het advies van burgers en het advies van wetenschappers	45%	54%	52%
De overheid moet meer waarde toekennen aan het advies van wetenschappers dan aan het advies van burgers	27%	34%	32%
De overheid moet het advies van wetenschappers overnemen	4%	7%	6%

We hebben een soortgelijke vraag gesteld maar dan moesten deelnemers aangeven in hoeverre de overheid adviezen van burgers en maatschappelijke partijen zoals Natuur & Milieu, VNO-NCW, de ANWB, de Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie en LTO Nederland moesten meewegen. Het valt op dat deelnemers iets meer waarde moet worden toegekend aan het advies van burgers ten opzichte van maatschappelijke partijen als we dit vergelijken met de verhouding burgers versus wetenschappers, maar de verschillen zijn klein.

Figuur 27: hoe adviezen wegen van burgers en maatschappelijke partijen

	Internetpanel	Open raadpleging	Gemiddeld
De overheid moet het advies van burgers overnemen	7%	4%	5%
De overheid moet meer waarde toekennen aan het advies van burgers dan aan het advies van wetenschappers	19%	20%	20%
De overheid moet evenveel waarde toekennen aan het advies van burgers en het advies van wetenschappers	52%	55%	54%
De overheid moet meer waarde toekennen aan het advies van wetenschappers dan aan het advies van burgers	19%	19%	19%
De overheid moet het advies van wetenschappers overnemen	3%	2%	2%

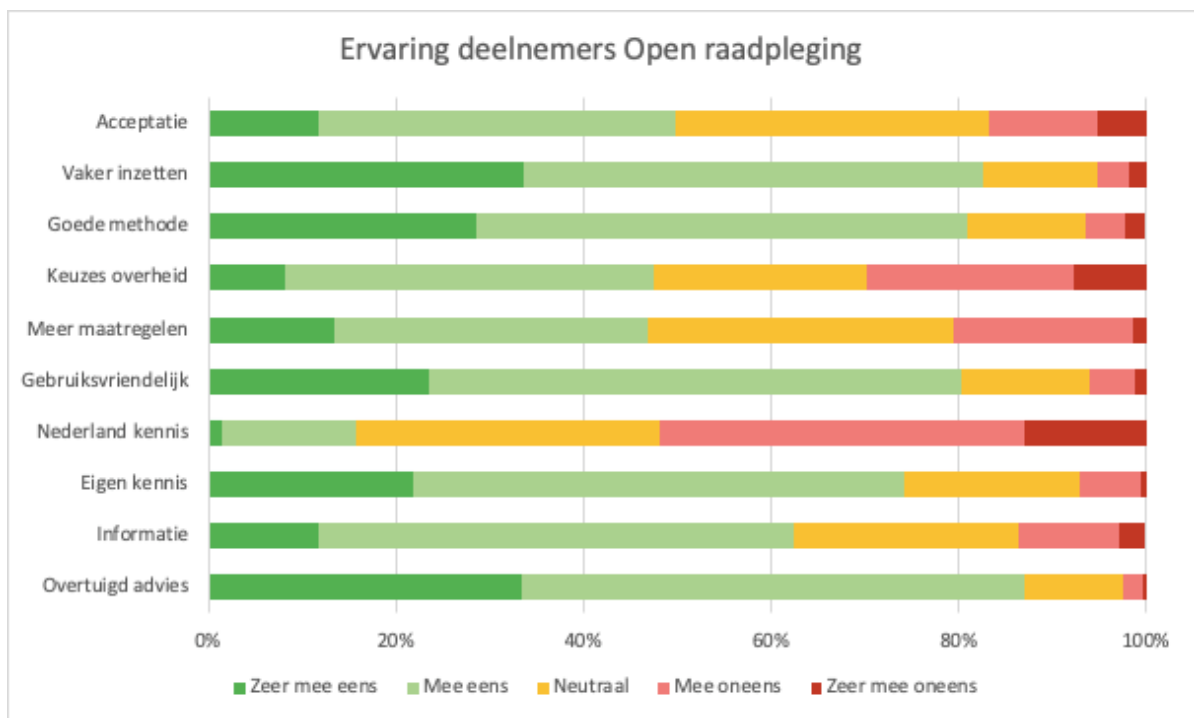
4.2 Meerderheid vindt PWE een goede methode

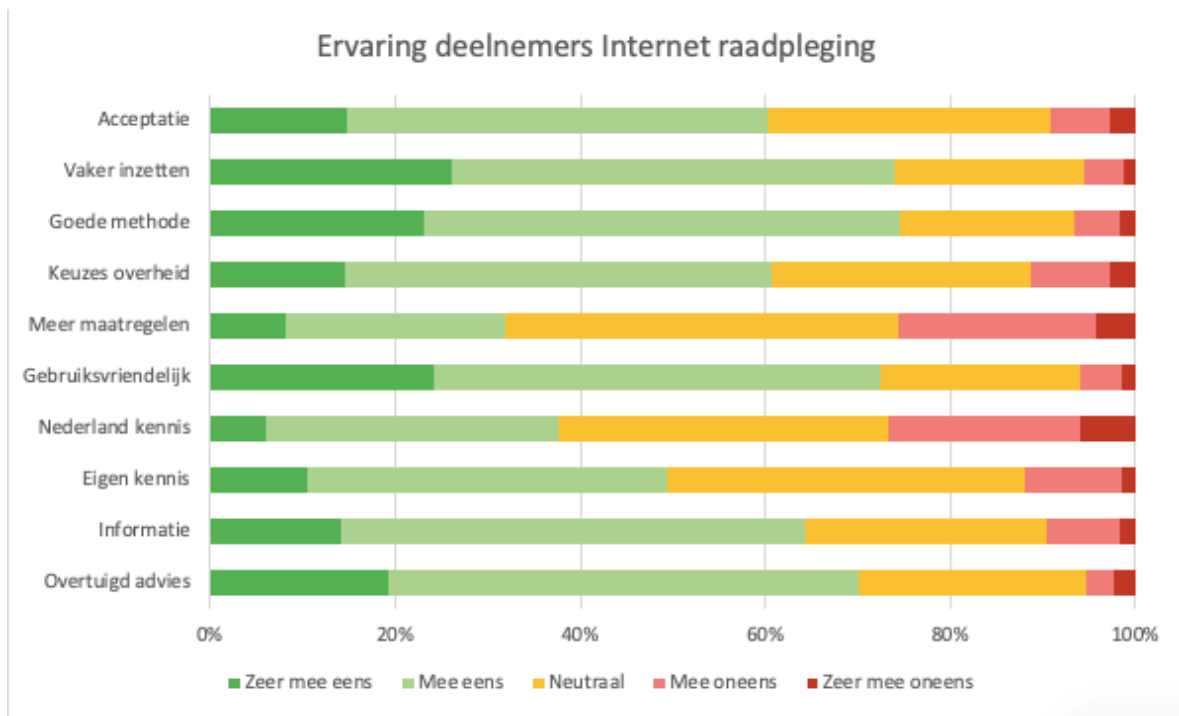
Vervolgens kregen deelnemers verschillende stellingen voorgelegd over hun ervaringen met de methode.

- Ik ben overtuigd van mijn advies
- Ik vind dat dit onderzoek deelnemers voldoende informatie geeft om een nuttig advies te kunnen geven aan de overheid
- Ik heb er vertrouwen in dat ik genoeg kennis heb om een nuttig advies te geven aan de overheid
- Ik heb er vertrouwen in dat een meerderheid van de Nederlanders genoeg kennis heeft om een nuttig advies te geven aan de overheid
- Ik vond de online omgeving gebruiksvriendelijk
- Ik had graag een advies willen geven over een groter aantal maatregelen dan de maatregelen die in het onderzoek terugkwamen
- Door deel te nemen aan dit onderzoek ben ik meer te weten gekomen over de keuzes die de overheid moet maken bij klimaatbeleid
- Dit is een goede methode om Nederlanders te betrekken bij keuzes die de overheid moet maken rond klimaatbeleid
- De overheid moet deze methode vaker inzetten om Nederlanders te betrekken bij overheidsbeleid
- Doordat de overheid via dit onderzoek op grote schaal Nederlanders betreft bij klimaatbeleid, is het uiteindelijke besluit voor mij beter te accepteren.

Figuur X laat zien dat de meeste deelnemers overtuigd waren van hun advies en de online omgeving gebruiksvriendelijk vonden. Daarbij is ongeveer 80% het eens met de stellingen: "Dit is een goede methode om Nederlanders te betrekken bij keuzes die de overheid moet maken rond klimaatbeleid" en "De overheid moet deze methode vaker inzetten om Nederlanders te betrekken bij overheidsbeleid". Ongeveer 50% zegt dat het uiteindelijke besluit beter is te accepteren doordat de overheid burgers op grote schaal raadpleegt.

Figuur 28: ervaringen van deelnemers aan de raadpleging





Deelnemers over het gehele politieke spectrum waren erg enthousiast over de klimaatraadpleging. Voor elke politieke partij geldt dat de ruime meerderheid van de stemmers de PWE een goede methode vinden om Nederlanders te betrekken bij keuzes die de overheid moet maken rond klimaatbeleid en dat de overheid de methode vaker moet inzetten om Nederlanders te betrekken bij overheidsbeleid. Daarbij zien we dat laagopgeleiden de methode positiever dan hoogopgeleiden. Dit is een resultaat dat we ook terugvonden in eerdere raadplegingen.

4.2 Positieve en negatieve aspecten van de klimaatraadpleging

Deelnemers kregen ook de mogelijkheid om positieve en negatieve punten te noemen van de klimaatraadpleging. Dit levert specifieke inzichten op over zowel de sterke en zwakke kanten van deze specifieke methode als meer algemeen de manier waarop burgers graag betrokken willen worden bij klimaatbeleid. De antwoorden van 2000 deelnemers (1000 van de open raadpleging en 1000 van de steekproef) zijn geanalyseerd. Van de geanalyseerde antwoorden noemde ongeveer 60% positieve en/of negatieve kanten van de klimaatraadpleging tegenover ongeveer 40% die niets invulden of geen mening had. Tabel 17 toont de belangrijkste positieve en negatieve punten die deelnemers noemden.

De drie sterkste kanten van de klimaatraadpleging volgens deelnemers waren de toegankelijkheid, de informatievoorziening en het gevoel van betrokkenheid. Deelnemers vonden het grootste zwakke aspect van de raadpleging dat er maar een beperkt aantal beleidsopties werden gegeven.

Tabel 17. Overzicht van de belangrijkste positieve en negatieve aspecten van de klimaatraadpleging volgens deelnemers

Positief		Negatief	
Toegankelijk voor een groot publiek	270	Hoeveelheid keuzes onvoldoende	148
Goede informatievoorziening	277	Hoeveelheid informatie onvoldoende	76
Geeft een gevoel van betrokkenheid	267	Niet toegankelijk voor een groot publiek	63
Zorgt voor bewustwording	171	Geen representatief beeld van diverse perspectieven	33
Beter begrip van overheidsbeleid	80	Te weinig mogelijkheid om nuance te geven	32
Overig	137	Overig	258*

*veel van de overige negatieve opmerkingen hadden betrekking op de interface (bijv. dat bepaalde knoppen het niet deden of dat het niet goed werkte op een mobiele telefoon. Daarnaast werd regelmatig genoemd dat het klimaat een internationaal in plaats van een nationaal probleem is.

Om de klimaatraadpleging goed te evalueren is het van belang om onderscheid te maken tussen verschillende doelen van burgerparticipatie voor overheidsbeleid. In de wetenschappelijke literatuur wordt vaak onderscheid gemaakt tussen drie 'rationales' (Fiorino, 1990; Stirling, 2008).

- **Normatieve rationale:** burgers moeten worden betrokken in beslissingen waar zij de effecten van ondervinden
- **Substantieve rationale:** door het betrekken van burgers wordt het beleid beter omdat zij kennis hebben over beleidsaspecten waarover overheden of experts niet beschikken
- **Instrumentele rationale:** door het betrekken van burgers wordt het beleid effectiever omdat zij het beleid als legitiem ervaren.

Zoals aangegeven in Tabel X hebben deelnemers aspecten genoemd die van toepassing zijn op alle drie de verschillende rationales, zowel positieve als negatieve aspecten.

Rationale	Positief			Negatief				
		Open PWE	Panel	Totaal		Open PWE	Panel	Totaal
Normatief	Toegankelijk voor een groot publiek	100	170	270	Niet toegankelijk voor een groot publiek	34	29	63
	Geeft een gevoel van betrokkenheid	94	173	267				
	Bereikt een groot aantal burgers	9	4	13	Bereikt een beperkt aantal burgers	23	2	25

Substantief	Goede informatievoorziening	207	70	277	Hoeveelheid keuzes onvoldoende	79	69	148
	Voldoende mogelijkheid om nuance te geven	47	2	49	Te weinig mogelijkheid om nuance te geven	27	5	32
	Voldoende keuzemogelijkheden	18	15	33	Hoeveelheid informatie onvoldoende	35	41	76
	Representatief beeld van diverse perspectieven	4	15	19	Geen representatief beeld van diverse perspectieven	26	7	33
Instrumenteel	Beter begrip van keuzes die de overheid moet maken	57	23	80	Twijfel over de invloed van de input	10	24	34
	Zorgt voor bewustwording van eigen keuzes op klimaatbeleid	47	124	171				

Normatieve rationale: inclusiever beleid door toegankelijkheid en betrokkenheid

De twee belangrijkste aspecten die genoemd werden door deelnemers die van belang zijn voor een inclusiever klimaatbeleid (normatieve rationale) zijn toegankelijkheid en een gevoel van betrokkenheid.

Toegankelijkheid

Veel deelnemers ervoeren de raadpleging als gebruiksvriendelijk en vonden dat zij het eenvoudig en snel konden invullen. Hierdoor vonden zij dat de raadpleging toegankelijk werd voor een groot publiek en dit maakt de raadpleging inclusief. Een aantal voorbeelden van quotes van deelnemers:

"Helder, overzichtelijk en toegankelijk voor de meeste Nederlanders"

"Gebruiksvriendelijk, goede manier om burger te betrekken bij keuze."

"Ik vond het leuk dat ik snel en makkelijk een advies kon geven"

Een kleinere groep deelnemers twijfelde juist aan de toegankelijkheid van de raadpleging. Sommigen gaven aan dat zij bang waren dat de informatie te ingewikkeld of te lang was voor sommige Nederlanders. Een deelnemer noemde bijvoorbeeld:

"De methode dient vereenvoudigd te worden zodat zij ook toegankelijk is voor mensen met een lage opleiding."

Gevoel van betrokkenheid

Daarnaast gaven veel deelnemers aan dat zij door het meedoen aan de raadpleging een sterk gevoel kregen van betrokkenheid, dat zij werden gehoord en dat zij het idee hadden dat zij door middel van de methode inspraak kregen in het klimaatbeleid van de overheid. Een aantal voorbeelden van quotes van deelnemers:

"Gevoel van medezeggenschap, gehoord worden als burger."

"Geeft de indruk dat er enige inspraak is in het beleid."

"Ik voel me betrokken bij een besluit waar we allemaal aan moeten werken"

"Fijn als de overheid zulk onderzoek serieus neemt en misschien wel maandelijks een poll stuurt of zoiets met hun plannen en dat je daarop kan stemmen."

"De overheid plaatst zich op deze manier dicht bij de burger; dat maakt hun beslissingen geloofwaardiger"

De gebruiksvriendelijkheid en het feit dat de klimaatraadpleging laagdrempelig is zorgt er dus voor dat een groot aantal burgers betrokken kan worden bij klimaatbeleid en de methode geeft een sterk gevoel van betrokkenheid onder veel deelnemers. Zodoende kan dit bijdragen aan een inclusiever klimaatbeleid.

Substantieve rationale: beter beleid door informatie, keuzemogelijkheden en nuance

De drie vaakst genoemde aspecten door deelnemers die van belang zijn aan het bijdragen aan een kwalitatief beter klimaatbeleid (substantieve rationale) waren de informatievoorziening, de keuzemogelijkheden en de mogelijkheid tot nuance.

Goede informatievoorziening

Een sterk punt van de klimaatraadpleging dat vaak werd genoemd was de goede informatievoorziening. Deelnemers vonden met name dat er een duidelijk overzicht werd gegeven van de kosten, effectiviteit en baten van de verschillende beleidsopties waardoor zij een weloverwogen keuze konden maken. Andere aspecten die werden genoemd waren de mogelijkheid om beleidsopties ten opzichte van elkaar af te wegen, de directe feedback op de gemaakte keuzes en de keuze om meer informatie te krijgen indien gewenst. Voorbeelden van quotes van respondenten zijn:

"Inzicht in kosten van bepaalde keuzes i.c.m. de besparing in CO2. Geeft goed inzicht in de effectiviteit van de maatregel."

"De afwegingen tussen maatregelen was fijn. Het geeft helder inzicht in de effecten van het niet doen van onwenselijke maatregelen en het halen van de doelen. De toelichting van de maatregelen gaf voldoende inzicht in wat het effect was van veel of extra veel inzet."

"Fijn dat er extra informatie gegeven werd en dat je maatregelen met elkaar kon vergelijken."

Een goede informatievoorziening stelt de burger in staat om goede ideeën aan te dragen.

"Twee weten meer dan een en dus velen meer dan enkelen, daarom is het goed om op deze wijze meer info te vergaren!"

Terwijl veel deelnemers de informatievoorziening als positief ervoeren, was er ook een deel dat juist vond dat er te weinig informatie werd gegeven over de beleidsopties. Dit ging met name om de informatie over de effecten van de maatregelen:

"Ik twijfelde of er ook wel voldoende nadelige effecten van de maatregelen werden weergegeven. Bij het gros van de maatregelen stonden er 2 a 3 voordelige effecten en maar 1 nadelig effect."

"Beoogde effecten zijn tweedimensionaal (geld en milieu). Ook andere elementen spelen een rol (verrommeling landschap, effecten natuur/dieren, gezamenlijk EU beleid of niet, etc.)"

De laatste opmerking is interessant omdat deze extra informatie wel werd gegeven, maar alleen kon worden gelezen als deelnemers bij de maatregelen klikten op de "Info knop". Deze deelnemer had deze knop waarschijnlijk niet gevonden. De toegang tot informatie wordt dus over het algemeen als belangrijk ervaren voor deelnemers om hun mening te geven over klimaatbeleid. Tegelijkertijd is het zaak om de toegankelijkheid ook te waarborgen en dit kan leiden tot dilemma's (zie ook 2.1). Uit de antwoorden blijkt dat burgers verschillende behoeften hebben wat betreft de informatie die zij willen hebben alvorens ze een advies geven over klimaatbeleid.

Keuzemogelijkheden

Het beperkte aantal keuzemogelijkheden werd het vaakst door deelnemers genoemd als negatief aspect van de klimaatraadpleging. Van de deelnemers die positieve of negatieve aspecten hadden genoemd vond 7% dat er te weinig keuzemogelijkheden. 2% van de deelnemers gaf juist spontaan aan dat zij positief waren over het aantal keuzemogelijkheden in de PWE raadpleging. Sommige deelnemers noemden in het algemeen dat het aantal opties niet compleet was en dat de klimaatraadpleging daarmee sturend was.

"Graag meer opties voor verschillende maatregelen i.p.v. alleen maatregelen uit het klimaatakkoord"

"Een ruimere voorkeuze bieden. Het precoderen van de geboden keuzemogelijkheden stuurt teveel."

Mogelijkheid tot nuance

De mogelijkheid om nuance aan te geven in de antwoorden werd door deelnemers regelmatig genoemd. Door een deel werd dit als positief ervaren terwijl anderen graag nog meer nuance in hun perspectief hadden willen geven. Deelnemers waren met name positief over de ruimte om toelichting te geven op de keuzes die zij maakten.

"Dat er een mogelijkheid was om aan te geven waarom je een gedachten heb over iets en niet alleen ja/nee"

"Ruimte laten voor eigen antwoorden, in plaats van alles voor te kauwen."

Zorgen voor voldoende informatie, hoeveelheid keuzemogelijkheden en de mogelijkheid om nuance aan te geven in perspectieven lijken dus belangrijke aspecten voor deelnemers. Hierdoor krijgt de deelnemer meer vrijheid in het geven van antwoorden en het aanrijken van eigen ideeën, wat mogelijk kan bijdragen aan de kwaliteit van het klimaatbeleid.

Instrumentele rationale: effectiever beleid door meer begrip en bewustwording

Twee aspecten die vaak genoemd werden door deelnemers die zouden kunnen bijdragen aan een effectiever klimaatbeleid waren begrip voor de dilemma's rondom klimaatbeleid en bewustwording over de complexiteit van klimaatmitigatie. Daarnaast had een deel van de deelnemers sterk twijfels of de meningen en perspectieven wel invloed hebben op het beleid.

Begrip voor overheidsdilemma's

Deelnemers gaven aan dat de klimaatraadpleging hen meer inzicht gaf in de dilemma's waarmee de overheid kampt op het gebied van klimaatmitigatie:

"Goed om te zien wat er eigenlijk allemaal gedaan moet worden om de doelstellingen te halen. Je kunt met deze methode goed zien dat het niet perse allemaal hele makkelijke keuzes zijn."

"Deze methode geeft mij meer inzicht in de keuzes die in de politiek gemaakt moeten worden: er speelt altijd een balans tussen kosten en opbrengsten."

"De totale bevolking is persoonlijk medeverantwoordelijk voor de zorg voor een schoner milieu en het terugdringen van de klimaatverandering. Daarom is het een sterk punt de bevolking hiervan bewust te maken en hun advies in de besluitvorming mee te nemen."

"U heeft me zeker inzicht gegeven waarom de overheid soms over moet gaan tot bikkelharde actie's. Dank u voor dit inzicht."

Het is aannemelijk dat deze inzichten ontstaan onder deelnemers doordat de burger in de schoenen van de beleidsmaker wordt gezet. Mogelijk leidt dit tot meer begrip waarom bepaalde keuzes worden gemaakt en maakt acceptatie mogelijk groter.

Bewustwording van complexiteit klimaatmitigatie

Deelnemers gaven ook aan dat de klimaatraadpleging zorgde voor bewustwording op een meer persoonlijk niveau. Een veelgenoemd aspect was dat de klimaatraadpleging ervoor zorgden dat zij anders en bewuster gingen nadenken over het klimaatprobleem:

"Het is goed om mensen hier bewust over na te laten denken en er is veel informatie beschikbaar"

"Gedwongen om over maatregelen na te denken. Ga zelf maar eens nadenken en aan de knoppen zitten. Dit helpt mythes ontkrachten en maatregelen in perspectief te plaatsen."

"Dat je als deelnemer aan dit onderzoek gestimuleerd wordt tot nadenken en keuzes maken."

Een vaak genoemd negatief aspect van de klimaatraadpleging was dat deelnemers twijfelden in hoeverre hun input zou worden meegenomen in klimaatbeleid.

4.3 Verschillen tussen internetpanel en open raadpleging

Er zijn een aantal opvallende verschillen tussen antwoorden van deelnemers van de open raadpleging ten opzichte van de deelnemers uit het internetpanel. Over het algemeen werden aspecten rondom inclusiviteit (normatieve rationale) zoals toegankelijkheid en een gevoel van betrokkenheid vaker genoemd door deelnemers van het internetpanel en werden aspecten rondom informatie en nuance (substantieve rationale) vaker genoemd door deelnemers aan de open raadpleging.

Toegankelijkheid werd vaker door deelnemers van het internetpanel genoemd (17%) dan bij de open raadpleging (10%). Bij de open raadpleging deden relatief meer hoogopgeleiden mee, die vaak twijfels hadden of de methode ook voor minder hoog opgeleiden toegankelijk zou zijn. Een ander verschil was het gevoel van betrokkenheid: bij het internetpanel werd dit vaker genoemd (17%) dan bij de open raadpleging (9,4%). Mogelijk komt dit doordat het internetpanel relatief veel mensen bevat die normaal gesproken verder verwijderd zijn van het klimaatdebat. De goede informatievoorziening en de mogelijkheid tot nuance werden door deelnemers aan de open raadpleging vaker als positief aspect gezien dan bij de gesloten raadpleging. Mogelijk hebben hoogopgeleiden, waarvan er relatief meer meededen aan de open raadpleging, meer behoefte aan informatie en de mogelijkheid om nuance aan te geven in hun voorkeuren. Bewustwording werd vaker genoemd als positief aspect door deelnemers uit het internetpanel. Mogelijk komt dit doordat bij de open raadpleging de kans groter is dat klimaatbewuste deelnemers meedoen. Deelnemers aan de open raadpleging twijfelden het vaakst aan de representativiteit van de deelnemers aan de klimaatraadpleging. Zij gaven bijvoorbeeld aan dat ze het toevallig langs zagen komen en daarom twijfelen in hoeverre het een goed beeld geeft van de diversiteit van de meningen onder de Nederlandse bevolking.

4.5 Aanbevelingen voor het betrekken van burgers bij klimaatbeleid

Uit de antwoorden van deelnemers kunnen inzichten worden gehaald die Nederlanders meer in het algemeen belangrijk vinden wanneer zij worden betrokken bij klimaatbeleid. De volgende aspecten komen naar voren:

- **Verschillende vormen van participatie met verschillende intensiteit.** Er zijn grote verschillen onder deelnemers over de behoefte aan informatie, de hoeveelheid keuzemogelijkheden en mogelijkheid tot nuance. Deze verschillen wijzen erop dat er behoefte is aan verschillende vormen van participatie rondom klimaatbeleid in plaats van een 'one size fits all'.

- **Flexibiliteit in de hoeveelheid informatie en nuance.** De toegankelijkheid en informatievoorziening werden vaak als belangrijke aspecten aangehaald. Hoewel dit kan zorgen voor een dilemma (toegankelijker maar simplistisch vs. minder toegankelijk en completer), laat de klimaatraadpleging zien dat er ook manieren zijn om beide in balans te brengen. Bijvoorbeeld door de mogelijkheid te bieden om meer informatie te raadplegen en ruimte te geven voor toelichting, terwijl dit geen absoluut vereiste was.

- **Zorg voor voldoende aantal keuzemogelijkheden.** Het beperkte aantal keuzemogelijkheden was de vaakst genoemde zwakte van de klimaatraadpleging. Het aanbieden van een beperkt aantal opties ervaren veel deelnemers als sturend. Een groter aantal opties zorgt mogelijk voor een groter gevoel van betrokkenheid en kan er daarnaast voor zorgen dat ideeën uit de samenleving beter kunnen worden benut. Hoewel een groter aantal keuzemogelijkheden ten koste kan gaan van de toegankelijkheid, zijn er mogelijk manieren om dit tegen te gaan door bijvoorbeeld verschillende onderdelen met een verschillende hoeveelheid beleidsopties aan te bieden.

- **Geef de mogelijkheid om opties ten opzichte van elkaar te vergelijken.** De mogelijkheid om de verschillende beleidsopties met elkaar te vergelijken, in plaats van de opties afzonderlijk, werd vaak als positief ervaren. Dit gaf deelnemers de mogelijkheid om opties beter tegen elkaar af te wegen waardoor zij een beter overwogen keuze konden maken. Daarnaast zorgde het voor meer begrip van overheidsbeleid en bewustwording van de complexiteit van klimaatmitigatie.

- **Communiceer over de manier waarop de overheid afwegingen maakt.** Doordat deelnemers op de stoel van de beleidsmaker werden gezet, ontstond er meer begrip over de dilemma's waar de overheid mee kampt op het gebied van klimaatbeleid. Het is dus van belang dat er goed wordt gecommuniceerd hoe de afwegingen worden gemaakt om te zorgen voor meer begrip en draagvlak voor beleidsopties.

5. DISCUSSIE

In deze discussiesectie bespreken we achtereenvolgens beleidsaanbevelingen, beperkingen van ons onderzoek en aanbevelingen voor verder onderzoek.

5.1 Hoofresultaten en aanbevelingen

De klimaatraadpleging laat zien dat ongeveer 25% van de Nederlanders een zeer uitgesproken mening heeft over klimaatbeleid. Dit zijn de sterke tegenstanders die extra klimaatbeleid afzweren en de sterke voorstanders die vinden dat klimaatbeleid niet ambitieus genoeg kan zijn. Vier voorwaarden zijn erg belangrijk om ervoor te zorgen dat de brede middengroep van ongeveer 75% van de Nederlanders ambitieuzer klimaatbeleid steunt.

- 1) Klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken zijn pas acceptabel als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren
- 2) Bescherm lage inkomens en voorkom dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt
- 3) De vervuiler moet betalen
- 4) De baten van een maatregel moeten hoger zijn dan de kosten en er mag geen beter alternatief zijn

Persoonlijke levenssfeer

De acceptatie van klimaatmaatregelen die de persoonlijke levenssfeer van burgers direct raken – zoals een vleesbelasting en het bouwen van windmolens op land – zal hoger zijn als duidelijk zichtbaar is dat de overheid er alles aan gedaan heeft om maatregelen te nemen die niet of nauwelijks worden ervaren als een directe aantasting van de persoonlijke levenssfeer (o.a. bouwen van windmolens op zee, stimuleren van isolatie van woningen, stimuleren zonnepanelen op daken). Zichtbaarheid is hierbij erg belangrijk. Daken die vol liggen met zonnepanelen werken beter dan een plan om dit in de toekomst te realiseren. De middengroep vindt het daarbij belangrijk dat de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren bijvoorbeeld via een verhoging van de vliegbelasting of een aanscherping van de CO2 heffing voor de industrie. Burgers hebben het gevoel dat sectoren als de industrie en de luchtvaart door goede politieke contacten nauwelijks effect ondervinden van klimaatbeleid. Als burgers ervaren dat de overheid een streng beleid voert tegen sectoren die in hun ogen vervuilend zijn, dan zullen zij sneller geneigd zijn om maatregelen te accepteren die volgens hen direct op hun eigen bord terecht komen.

Zet in op maatregelen die goed scoren op de vier voorwaarden

Wanneer de regering wil dat ambitieuzer klimaatbeleid wordt gesteund door de middengroep, dan is het verstandig om sterk in te zetten op maatregelen die goed scoren op de vier voorwaarden zoals windmolens op zee, aanscherping CO₂ heffing industrie en stimuleren van isolatie van woningen. Dit zijn allen maatregelen die de persoonlijke levenssfeer niet of nauwelijks direct aantasten, de kans dat lage inkomens fors worden geraakt is klein en burgers ervaren dit als maatregelen waarvoor geldt dat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de kosten. De tweede maatregel zou indirect het dagelijks leven van burgers kunnen beïnvloeden wanneer de industrie hogere kosten doorberekent in de prijzen, maar veel burgers uit de middengroep lijken hier de voorkeur aan te geven ten opzichte van maatregelen die hen *direct* raken zoals een verhoging van de energielasting. Tevens leidt "aanscherping CO₂ heffing industrie" tot een verstrenging van beleid tegenover vervuilende sectoren en is het in lijn met het 'de vervuiler moet betalen' principe. Meer dan 80% van de deelnemers aan de klimaatraadpleging vindt dat de overheid de maatregelen "meer windmolens op zee", "aanscherping CO₂ heffing industrie" en "stimuleren van isolatie van woningen" extra moet toepassen om de klimaatdoelen van 2030 te halen, meer dan 84% beveelt deze maatregelen aan in het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging en de latente klasse clusteranalyses laten zien dat deze drie maatregelen moeten worden ingevoerd volgens alle geïdentificeerde groepen die vinden dat de overheid ambitieuzer klimaatbeleid moet invoeren.

Naast deze drie maatregelen zien we dat ook het verhogen van subsidie op CO₂ reductie in de industrie, het verhogen van de vliegbelasting en het investeren in groene waterstof goed scoren op de vier voorwaarden en kunnen rekenen op steun van de overgrote meerderheid van de middengroep. Alle drie de maatregelen hebben volgens deelnemers maar weinig impact op de huidige manier van leven. De eerste twee maatregelen zorgen tevens voor een strenger beleid voor vervuilende sectoren en het verhogen van de vliegbelasting is in lijn met het 'de vervuiler moet betalen' principe. Ook denken veel deelnemers uit de middengroep dat de maatregelen tot meer baten dan kosten zullen leiden. Meer dan 69% beveelt deze maatregelen aan in het tweede onderdeel van de klimaatraadpleging en de latente klasse clusteranalyses laten zien dat deze drie maatregelen moeten worden ingevoerd volgens alle geïdentificeerde groepen die vinden dat de overheid ambitieuzer klimaatbeleid moet invoeren. Voor alle zes de maatregelen die hierboven worden besproken geldt wel dat er ook tegenargumenten worden genoemd door deelnemers en het is aan te bevelen om in de onderbouwing van keuzes op deze argumenten in te gaan.

Optimaliseer maatregelen die minder goed scoren op de vier voorwaarden

Het verlengen van subsidie op elektrisch rijden, de kilometerheffing en het verkleinen van

de veestapel door uitkopen en afromen scoren iets minder goed op de vier voorwaarden dan de zes maatregelen die hierboven zijn besproken. Over het algemeen worden deze maatregelen gesteund door de middengroep, maar we zien in de latente klasse clusteranalyses dat delen van de middengroep kritisch zijn.

Het verlengen van subsidies voor elektrisch rijden wordt slechts aanbevolen door 68% van de deelnemers uit de open raadpleging (ter vergelijking 91% van de deelnemers aan de open raadpleging beveelt de vliegbelasting aan). Met name deelnemers van middelbare leeftijd die stemmen op centrum-linkse partijen zijn kritisch op deze maatregel. Zij vrezen dat deze maatregel de kloof tussen arm en rijk vergroot, zij twijfelen of de maatschappelijke baten van de maatregel groter zijn dan de kosten (o.a. negatieve effecten verkeersveiligheid, milieuvervuiling bij sloop en hoge financiële kosten) en ze vinden maatregelen als de kilometerheffing en stimuleren van openbaar vervoer en de fiets beter omdat deze ook autogebruik ontmoedigen.

Het verkleinen van de veestapel worden aanbevolen door 62% van de deelnemers uit het internetpanel. Een groep Nederlanders van middelbare leeftijd die op centrum-rechtste partijen stemt en die in dorpen en op het platteland leeft is heel kritisch op deze maatregel, terwijl zij positief is over de meeste andere maatregelen. Deelnemers die 'de vervuiler moet betalen' een belangrijk principe vinden, hebben moeite met de maatregel omdat volgens hen vervuilers juist worden beloond. Ook vrezen sommige deelnemers dat de maatregel ervoor zorgt dat de boerencultuur verloren gaat en het opengevalen landschap wordt volgebouwd met huizen. Veel deelnemers maken zich zorgen dat het verkleinen van de veestapel in Nederland ervoor zal zorgen dat de veestapel in andere landen groter wordt. Je investeert volgens hen in dat geval veel belastinggeld in een maatregel die per saldo misschien zelfs tot een toename leidt van broeikasgassen als er in het buitenland minder duurzaam wordt geproduceerd. Eén deelnemer geeft aan dat het bovenstaande effect moet worden beperkt door als voorwaarde bij de uitkoop op te nemen dat uitgekochte boeren niet met hun geld een nieuw bedrijf mogen starten in het buitenland.

Deelnemers uit de open raadpleging zijn veel positiever over de invoering van de kilometerheffing dan deelnemers uit het internetpanel. De maatregel wordt aanbevolen door respectievelijk 85% en 60% van de deelnemers. De latente klasse clusteranalyses laten zien dat de meeste deelnemers uit de open raadpleging voorstander zijn van een maximale toepassing van de kilometerheffing (elektrische auto's betalen 4 cent per kilometer en benzineauto's 10 cent), terwijl de meeste deelnemers uit het internetpanel een gematigdere toepassing zien zitten (elektrische auto's betalen 4 cent per kilometer en benzineauto's 7 cent). Sceptische deelnemers vrezen dat het invoering van een

kilometerheffing ervoor zorgt dat de kloof tussen arm en rijk groter wordt. Zij denken dat hoge inkomens gemakkelijker op deze maatregel kunnen anticiperen door meer thuis te gaan werken of door een elektrische auto te kopen, terwijl lage inkomens die een beroep hebben waarbij zij afhankelijk zijn van de auto harder worden geraakt omdat ze moeilijker kunnen thuiswerken of een elektrische auto kunnen kopen. Om dit op te lossen pleiten deelnemers voor vrijstelling van bepaalde groepen (zoals ondernemers die afhankelijk zijn van hun auto) of voor het specifiek subsidiëren van elektrisch vervoer voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. Zoals eerder besproken hebben sommige deelnemers moeite met de kilometerheffing, omdat zij denken dat het verhogen van accijnzen op fossiele brandstoffen een beter alternatief is. Als we deze alternatieve maatregel met de bril van de vier voorwaarden bekijken dan zou het mogelijk nog beter zijn om te kiezen voor een heffing voor olieproducten – die uiteindelijk deels wordt doorberekend aan de automobilist. Dit raakt de persoonlijke levenssfeer nog minder direct dan een verhoogde accijns op aardolie. Tevens kan dit alternatief mogelijk door burgers worden gevoeld als een maatregel die vervuilende bedrijven en sectoren sterker raakt dan de kilometerheffing.

Weerstand tegen vleesbelasting, verhogen energiebelasting, windenergie op zee en het bouwen van kerncentrales

De vier voorwaarden kunnen door beleidsmakers worden gebruikt om weerstand tegen klimaatmaatregelen beter te begrijpen. In het rapport lieten we zien dat weerstand tegen een maatregel als het verhogen van de energiebelasting op aardgas niet kan worden verklaard vanuit de mate waarin mensen effecten ervaren van de maatregel, omdat deelnemers die grote effecten denken te ervaren de maatregel hetzelfde beoordelen als mensen die geen effecten denken te gaan ervaren. Er is veel weerstand tegen de vleesbelasting, het verhogen van de energiebelasting op gas en het bouwen van meer windmolens en zonneparken op land omdat deze maatregelen de persoonlijke levenssfeer van burgers aantasten. Met name tegenstanders van de vleesbelasting voeren dit argument aan:

"Die van de vleesbelasting is persoonlijk. Ik vind dat een lekker stukje vlees op zijn tijd moet kunnen."

"Kom niet aan mijn stukje bloedend vlees. De auto mag de deur uit."

"Vleesbelasting is gewoon dom. Dan gooi ik eens per paar maanden een half varken in de vriezer uit een van onze buurlanden. Vegetariërs en veganisten kunnen me inmiddels doodvallen met het voortdurend opdringen van hun normen en waarden."

"De opties die een direct effect hebben op de persoonlijke leefsituatie (heffing extra belasting bv) zou ik afraden. Ik denk dat belonen beter werkt."

De acceptatie van een verhoging van de vliegbelasting is over het algemeen hoger dan een invoering van de vleesbelasting doordat de vliegbelasting minder ingrijpt op het leven 'achter de voordeur' dan de vleesbelasting. Een vliegbelasting grijpt maar een paar keer per jaar in op het dagelijks leven van burgers, terwijl vlees consumerende burgers veel vaker worden geraakt door een vleesbelasting. Zoals besproken is de acceptatie voor bovenstaande maatregelen waarschijnlijk hoger als andere maatregelen zichtbaar maximaal zijn toegepast en de overheid een streng beleid voert tegen grote vervuilende sectoren.

Een andere reden waarom de vleesbelasting en het verhogen van de energiebelasting op weerstand stuiten is dat mensen bang zijn dat lage inkomens in de knel komen.

"Ook denk ik dat vleesbelasting veel mensen boos zullen maken en dat er dan tegen wordt geprotesteerd. ik ben immers maar jong, maar alsjeblieft neem maatregelen die geen andere mensen stuk zullen maken. vleesbelasting, extra geld moeten betalen voor aardgas, mensen hebben daar (helemaal in deze corona crisis) toch geen extra geld voor."

"Sommige mensen hebben al moeite met rondkomen en dan wil je vlees duurder maken verdomme."

"Belasting aardgas: rijkere mensen kunnen het zich veroorloven andere methoden te gebruiken. Armere mensen niet. Hiermee maak je het gat tussen arm en rijk nog groter."

Om de acceptatie te vergroten onder de middengroep voor maatregelen als de vleesbelasting en het verhogen van de energiebelasting is het belangrijk om een duidelijk beleid te maken dat ervoor zorgt dat lage inkomensgroepen worden beschermd.

Het bouwen van kerncentrales is de maatregel die in absolute zin het slechtst scoort in de klimaatraadpleging. Tegelijkertijd is het de maatregel waarover deelnemers het meest gepolariseerd zijn. Toen deelnemers werden gevraagd om hun keuzes te onderbouwen noemden zij relatief veel argumenten voor en tegen het bouwen van een kerncentrale als we dit vergelijken met de andere maatregelen. Het is interessant dat de meeste argumenten zich richten op de verhouding van maatschappelijke baten en kosten van het bouwen van kerncentrales en niet zozeer op de drie rechtvaardigheidsprincipes. Voorstanders ervaren kernenergie als schone energie die zorgt voor een grote reductie van broeikasgassen en dit maakt Nederlanders minder afhankelijk van staten die olie- en gas produceren. Een kerncentrale neemt volgens hen relatief weinig ruimte in en de

energie is bij windstille en duisternis ook beschikbaar. Ook zijn er deelnemers die moeite hebben met het afval van een kerncentrale, maar het voorkomen van klimaatverandering zwaarder vinden wegen en daarom toch het bouwen van een kerncentrale aanbevelen. Tegenstanders vinden het bouwen van kerncentrales slecht voor het milieu door het afval wat vrijkomt en ze vinden het een onveilige technologie. Zij maken zich zorgen over de risico's in geval van een terroristische aanslag, oorlog of een natuurramp (door zeespiegelstijging). Tegenstanders voeren ook aan dat kernenergie een dure technologie is die mogelijk al achterhaald is wanneer er een kerncentrale is gebouwd.

Voorstanders van zeer ambitieus klimaatbeleid denken anders dan middengroep

De klimaatraadpleging laat zien dat veel leden van de middengroep en veel voorstanders van een zeer ambitieus klimaatbeleid heel anders denken over de wenselijkheid van maatregelen die het dagelijks leven van burgers direct raken. Voor veel leden van de middengroep geldt dat deze maatregelen pas acceptabel zijn als er aan een aantal voorwaarden is voldaan. Verschillende voorstanders van een zeer ambitieus klimaatbeleid geven in hun argumentatie aan dat maatregelen die de persoonlijke levenssfeer treffen juist geprioriteerd moeten worden omdat dit de bewustwording over de urgentie van het klimaatprobleem vergroot.

"Om bij de mensen het besef te vergroten eerst starten met maatregelen die gedrag veranderen. Voordat de zee wordt volgebouwd met windmolens eerst de mensen de gevolgen van het consumptiegedrag laten voelen cq ervaren."

Dit levert een dilemma op voor beleidsmakers. Leden van de middengroep en voorstanders van een zeer ambitieus klimaatbeleid kunnen waarschijnlijk niet tegelijkertijd tevreden worden gesteld.

Lessen voor communicatie over klimaatbeleid

Als we kijken naar het Klimaatakkoord dan ademt dit een 'en, en, en' boodschap uit. Elke sector moet een grote bijdrage leveren om de doelstellingen te halen. Wanneer we door de ogen van de gemiddelde burger dan is het belangrijk om goed te communiceren over de volgorde van dit pakket en het misschien zelfs niet als een heel pakket te presenteren maar eerder als een stappenplan. Een uitspraak als "we gaan natuurlijk eerst proberen om zoveel mogelijk te stimuleren dat burgers en bedrijven hun pand isoleren en zonnepanelen op daken leggen en daarna zou nog eventueel een energiebelasting op aardgas nodig kunnen zijn om de klimaatdoelstellingen te halen" veel beter aansluit bij de belevingswereld van de gemiddelde burger dan de uitspraak "een energiebelasting

invoeren zal noodzakelijk zijn om de klimaatdoelstellingen te halen.” Tot slot adviseren wij beleidsmakers om goed zichtbaar te maken dat je er als overheid alles aan hebt gedaan om maatregelen te nemen die de persoonlijke levenssfeer van burgers niet direct raken.

Uitkomsten van de klimaatraadpleging geven beleidsmakers ook inzicht op welke vlakken de regering nog uitleg en motivatie moet geven. Veel deelnemers zien windmolens op zee als een beter alternatief voor windmolens op land. Het is belangrijk om goed uit te leggen waarom het niet mogelijk of wenselijk is om in plaats van windmolens op land aan te leggen ervoor te kiezen om in te zetten op windmolens op zee.

De burger serieus nemen is niet hetzelfde als de resultaten klakkeloos overnemen

91% van de deelnemers vindt dat de overheid zowel de adviezen van burgers als experts in overweging moet nemen. 3% van de deelnemers vindt dat de overheid alleen moet kijken naar adviezen van burgers en dus adviezen van experts moet negeren. 6% vindt dat de overheid uitsluitend moet luisteren naar experts. De raadpleging rond de warmtetransitie van Utrecht is een goed voorbeeld van hoe je als politiek kan omgaan met de resultaten van een PWE volksraadpleging. De wethouder schreef een brief over de lessen die zij leerde van de burger. Welke nieuwe inzichten zijn er opgedaan? Op welke manier hebben burgers je geïnspireerd? In Súdwest-Fryslân en de regio Foodvalley zijn er goede voorbeelden waar een burgerforum inzichten uit een PWE volksraadpleging over de energietransitie omzette in concrete aanbevelingen. Een PWE raadpleging is in de woorden van het rapport van Brenninkmeijer over burgerfora een ‘maxi-publiek’. Een PWE raadpleging produceert inzichten in de principes, voorkeuren en zorgen van burgers en de kansen die zij zien, maar geen concrete normatieve aanbevelingen. Een burgerforum heeft bij de bovenstaande voorbeelden de taak gehad om die concreetheid aan te brengen en dit werkte erg goed. We bevelen aan om ook nu een burgerforum in te stellen dat de resultaten van de klimaatraadpleging gebruikt als basis voor adviezen over klimaatbeleid.

Wat is de waarde van de twee typen raadplegingen?

We hebben de klimaatraadpleging zowel gedaan met deelnemers uit een internetpanel dat zo is samengesteld om een representatief beeld te geven van de voorkeuren van de Nederlandse bevolking boven de 18 jaar als met een groep die zichzelf heeft aangemeld, omdat zo twee kernwaarden van burgerparticipatie geborgd zijn: 1) representativiteit: participerende burgers moeten een zo goed mogelijke afspiegeling zijn van de voorkeuren van de Nederlandse bevolking; 2) inclusiviteit: alle Nederlanders die hun voorkeuren willen doorgeven aan de overheid moeten de kans krijgen om aan het onderzoek deel te nemen. Dit is een normatieve reden om een raadpleging zowel te doen met een gecontroleerde steekproef als met open deelname. Er is ook een inhoudelijke reden. Het internetpanel

geeft een goed beeld van de principes, zorgen en waarden van de gemiddelde Nederlander, maar de deelnemers aan de open raadpleging werkten hun argumenten in veel meer detail uit dan de deelnemers van het internetpanel. De kwaliteit van de inzichten was veel lager geweest als we slechts één van de twee hadden gedaan.

Beperkingen van het onderzoek

De meeste argumenten die burgers gaven voor hun keuzes zijn helder en logisch consistent, maar er zitten ook argumenten tussen die niet logisch consistent zijn. Een voorbeeld zijn de deelnemers die aangeven dat het inkrimpen van de veestapel in Nederland kan leiden tot meer uitstoot van broeikasgassen als voedsel moet worden geïmporteerd naar het buitenland. Omdat Nederland op dit moment exporteur is van voedsel, lijkt dit argument niet logisch. Het aantal deelnemers dat argumenten noemt die niet kloppen zou kunnen worden beperkt door meer mogelijkheden te bieden aan deelnemers om met elkaar te communiceren of zelfs experts live of via een chat te kunnen raadplegen.

Een andere opmerking die we moeten maken is dat een belangrijke voorwaarde voor acceptabel beleid ontbreekt in het onderzoek te weten procedurele rechtvaardigheid. Dit wordt in de literatuur als één van de drie belangrijke rechtvaardigheidsvoorwaarden gezien voor acceptabel klimaatbeleid (naast verdelende rechtvaardigheid en justice as recognition). Dit komt doordat procedurele rechtvaardigheid geen onderdeel was van ons onderzoek, maar het is belangrijk om deze voorwaarde als beleidsmaker goed in het achterhoofd te houden en ervoor te zorgen dat burgers de besluitvorming als eerlijk en van hoge kwaliteit ervaren. Dit kan bijvoorbeeld door transparant te zijn in de informatievoorziening en door burgers op een goede manier te betrekken in de plan- en besluitvorming.

Een andere beperking is dat we in dit onderzoek alleen hebben gekeken naar voorkeuren van Nederlanders boven de 18 jaar. We zouden graag in verder onderzoek ook jongere leeftijdsklassen willen meenemen.

Aanbevelingen voor verder onderzoek

Een sterk punt van de PWE-raadplegingsmethode is dat burgers in staat worden gesteld om beleidsopties in samenhang te beoordelen en de kwalitatieve resultaten van de klimaatraadpleging tonen aan dat deelnemers ook daadwerkelijk de wenselijkheid van maatregelen in samenhang hebben beoordeeld. Wij bevelen onderzoekers aan om de wenselijkheid van klimaatmaatregelen niet in isolatie te onderzoeken. Het draagvlak voor de kilometerheffing wordt beïnvloed door het niveau van de vliegbelasting en andersom.

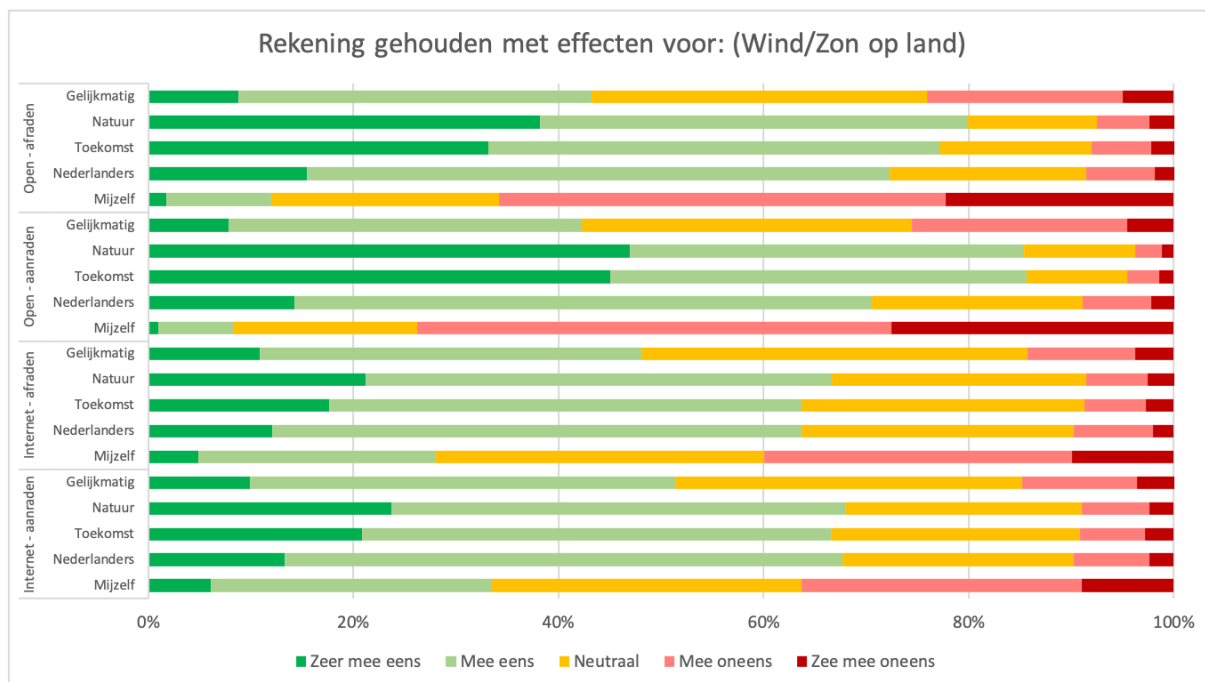
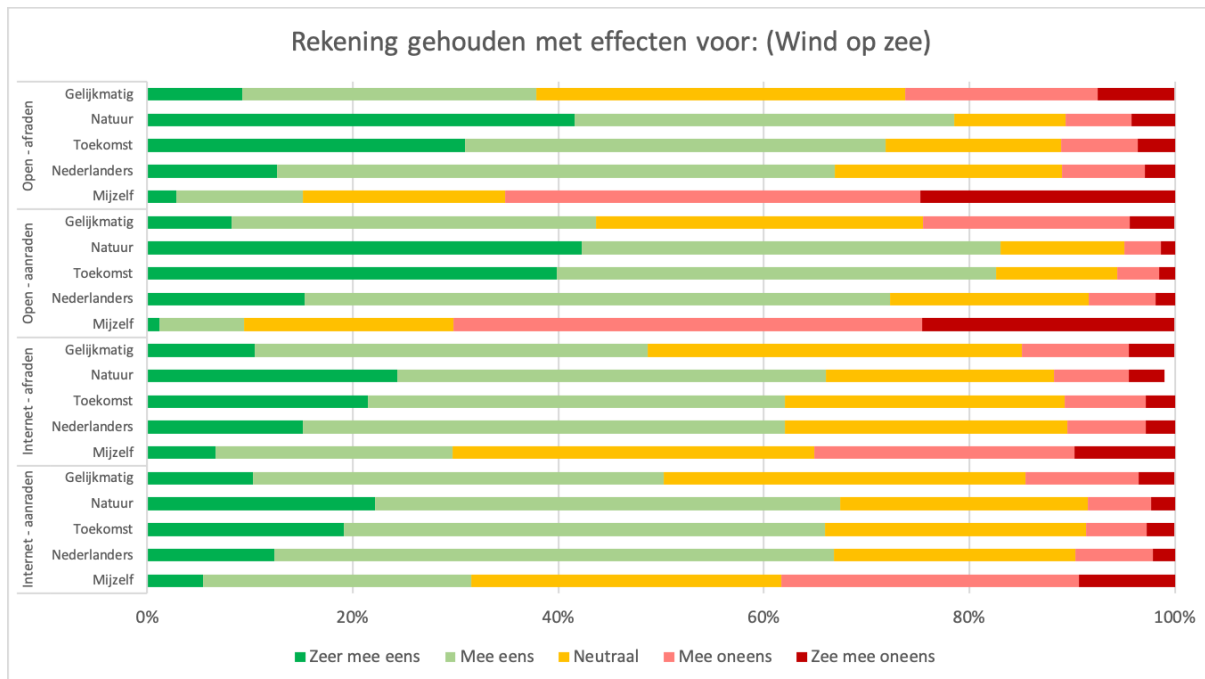
We bevelen verder onderzoek aan dat zich richt op hoe (verschillende groepen) burgers de vier voorwaarden wegen in hun mening over de wenselijkheid van klimaatmaatregelen. Dit geeft beleidsmakers een concreter handelingsperspectief dan de resultaten die wij hebben geproduceerd. De kwalitatieve antwoorden van deelnemers laten zien dat zij sterk kunnen verschillen in het belang dat zij aan de voorwaarden toekennen. Sommige deelnemers hameren op 'de vervuiler moet betalen' en anderen vinden de bescherming van lage inkomens het belangrijkste, terwijl er ook deelnemers zijn die alle principes noemen.

REFERENTIES

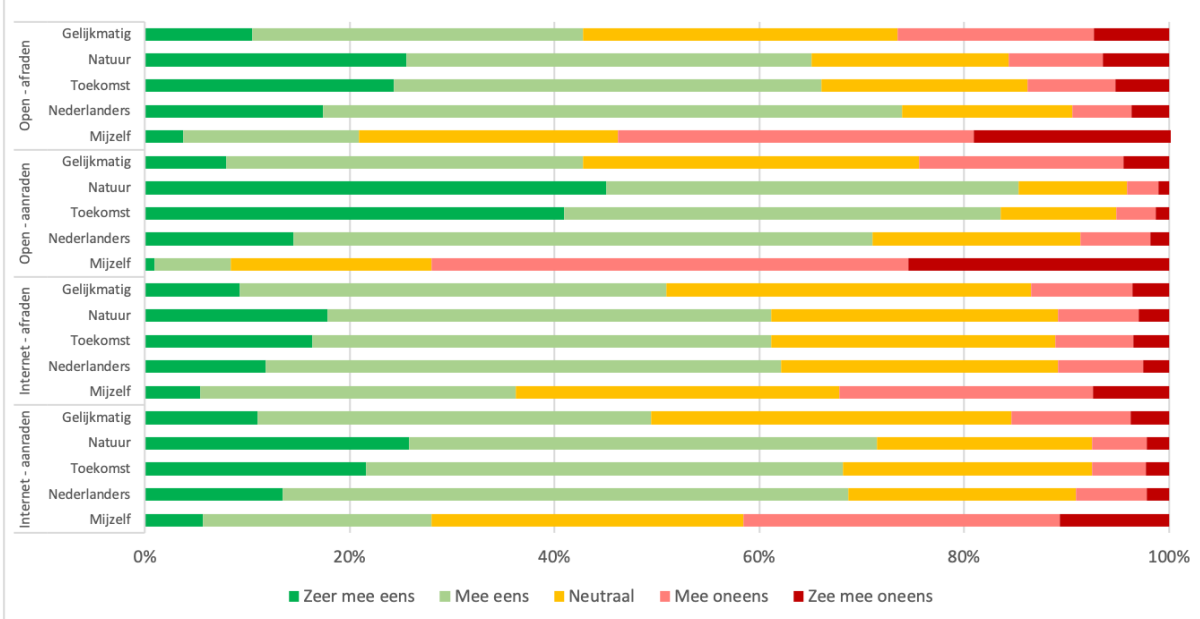
- Dekker, T., Koster, P.R., Mouter, N., 2019. The economics of participatory value evaluation experiments. Working paper Tinbergen Institute. 19-008/VIII
- Börjesson, M., Hamilton, C., Näsman, P. & Papaix, C. (2015). Factors driving public support for road congestion reduction policies: Congestion charging, free public transport and more roads in Stockholm Helsinki and Lyon. *Transportation Research Part A: Policy & Practice* 78, 452-462.
- Eliasson, J. & Jonsson, L. (2011). The unexpected "yes": Explanatory factors behind positive attitudes to congestion charges in Stockholm. *Transport Policy* 18 (4), 636-647.
- Kallbekken, S. & Sælen, H. (2011). Public acceptance for environmental taxes: Self-interest, environmental and distributional concerns. *Energy Policy* 39 (5), 2966-2973.
- Mouter N, Koster PR, Dekker T. Contrasting the recommendations of Participatory Value Evaluation and Cost-Benefit Analysis in the context of urban mobility investments. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2021a;144: 54 – 73
- Mouter N, Shortall RM, Spruit SL, Itten AV. Including young people, cutting time and producing useful outcomes: Participatory Value Evaluation as a new practice of public participation in the Dutch energy transition. *Energy Research & Social Science*. 2021b;75.
- Mouter N, Hernandez JI, Itten AV (2021c) Public participation in crisis policymaking. How 30,000 Dutch citizens advised their government on relaxing COVID-19 lockdown measures. *PLoS ONE* 16(5): e0250614.
- Tweede Kamer (2020). Kamerstuk 35570 XCIII. Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (XIII) voor het jaar 2021. Beschikbaar via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl>

APPENDIX: RELATIE PERSPECTIEVEN EN VOORKEUREN VOOR KLIMAATMAATREGELLEN

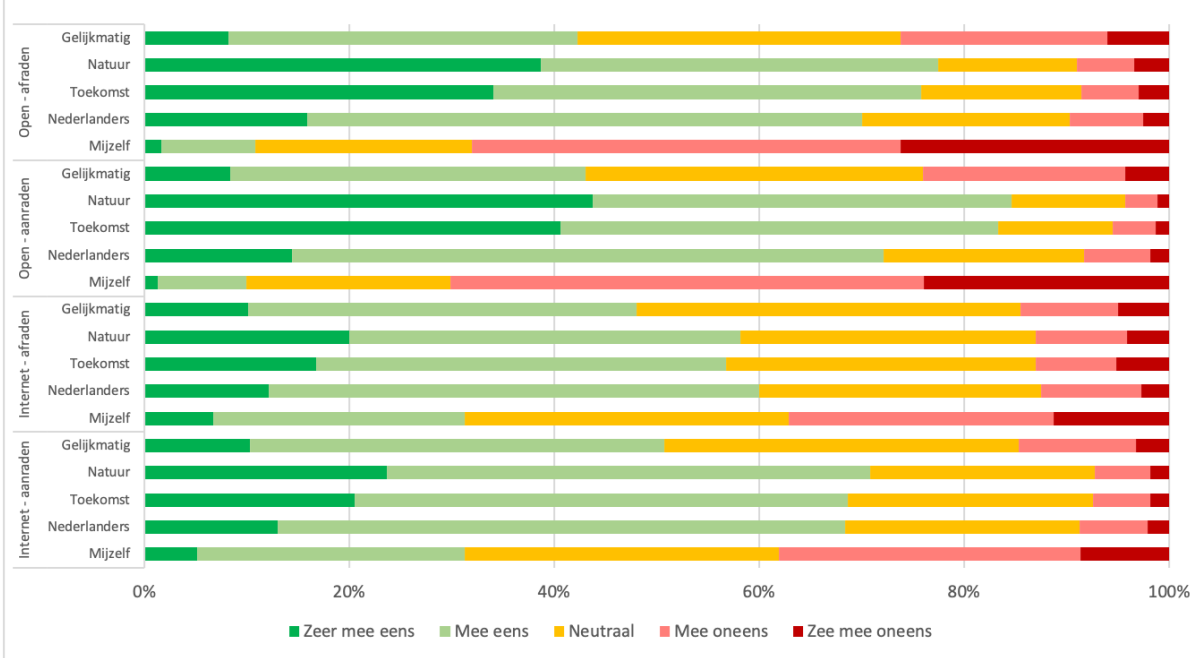
Meegenomen perspectieven per optie (gesplitst in sample en aanraden/afraden):

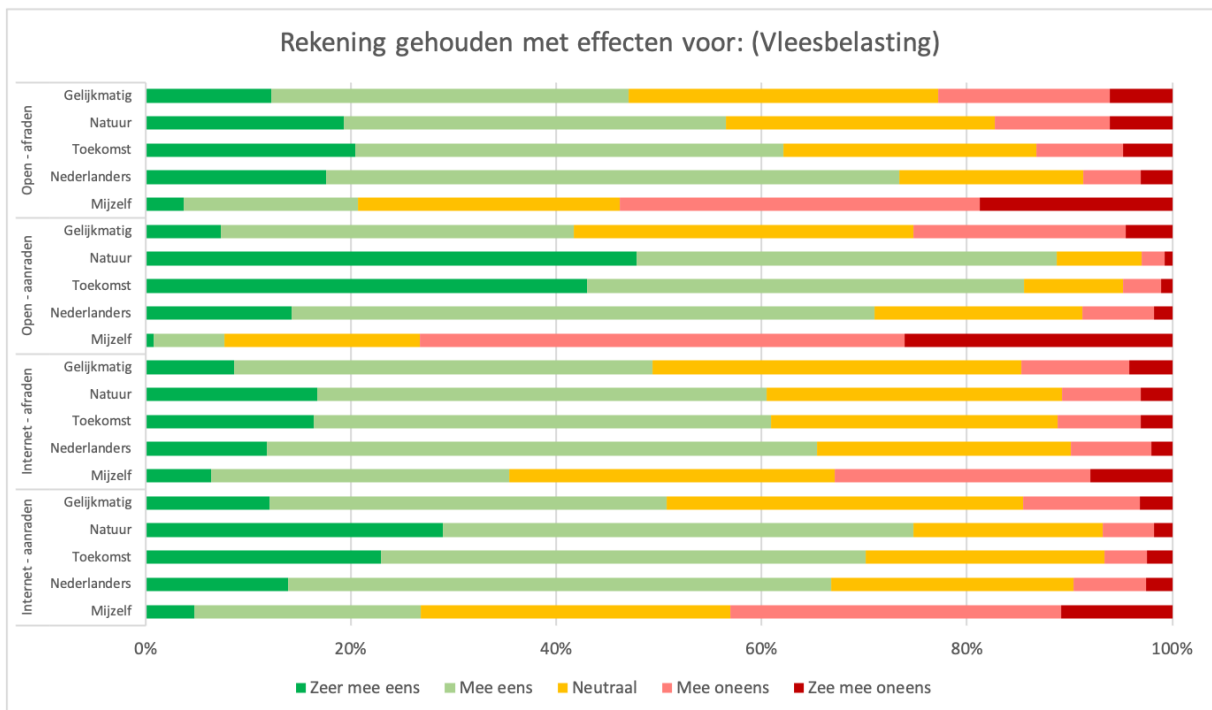
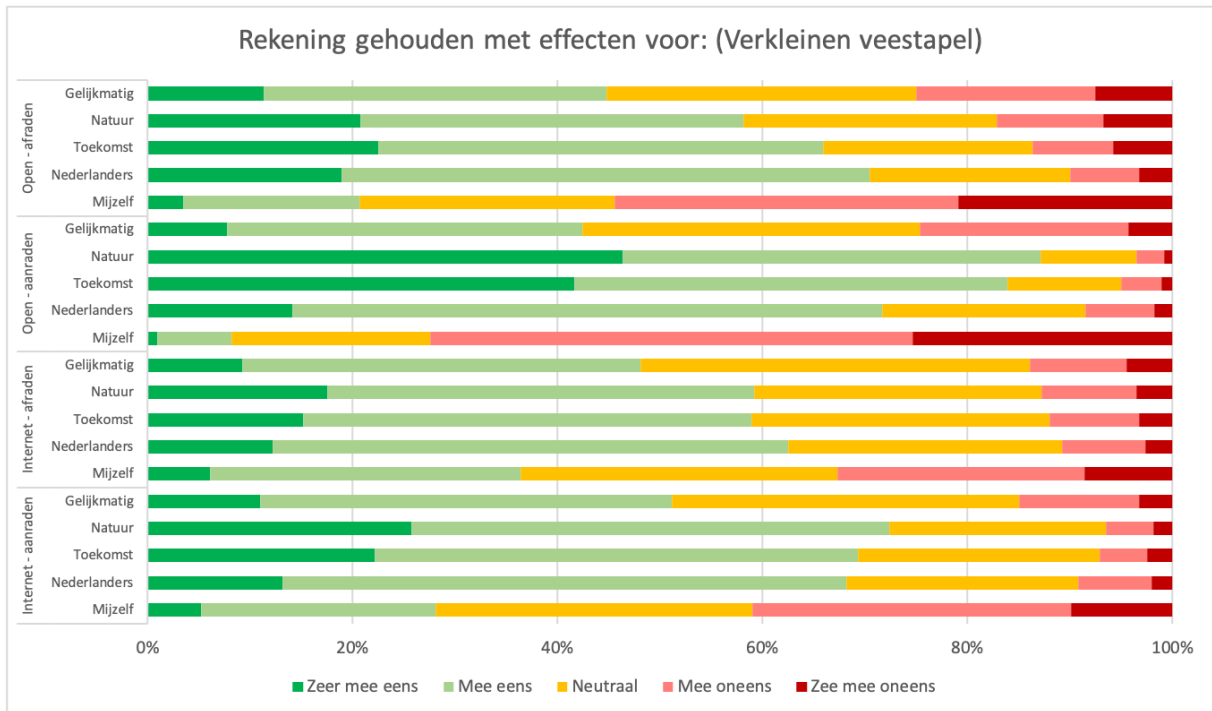


Rekening gehouden met effecten voor: (Kilometerheffing)

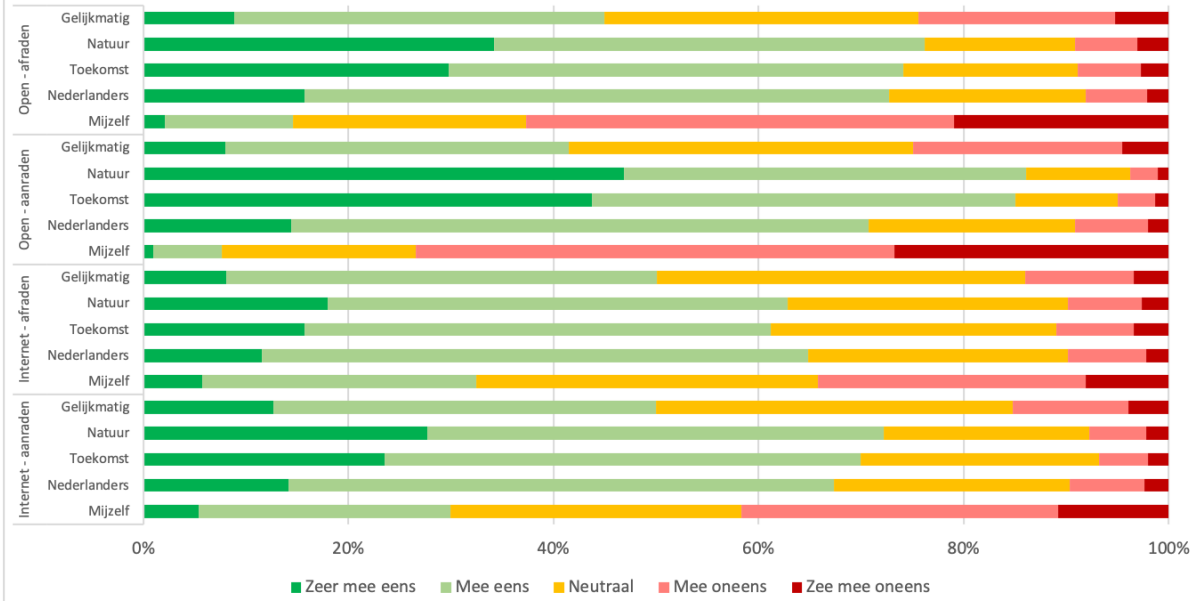


Rekening gehouden met effecten voor: (Subsidie elektrisch rijden)

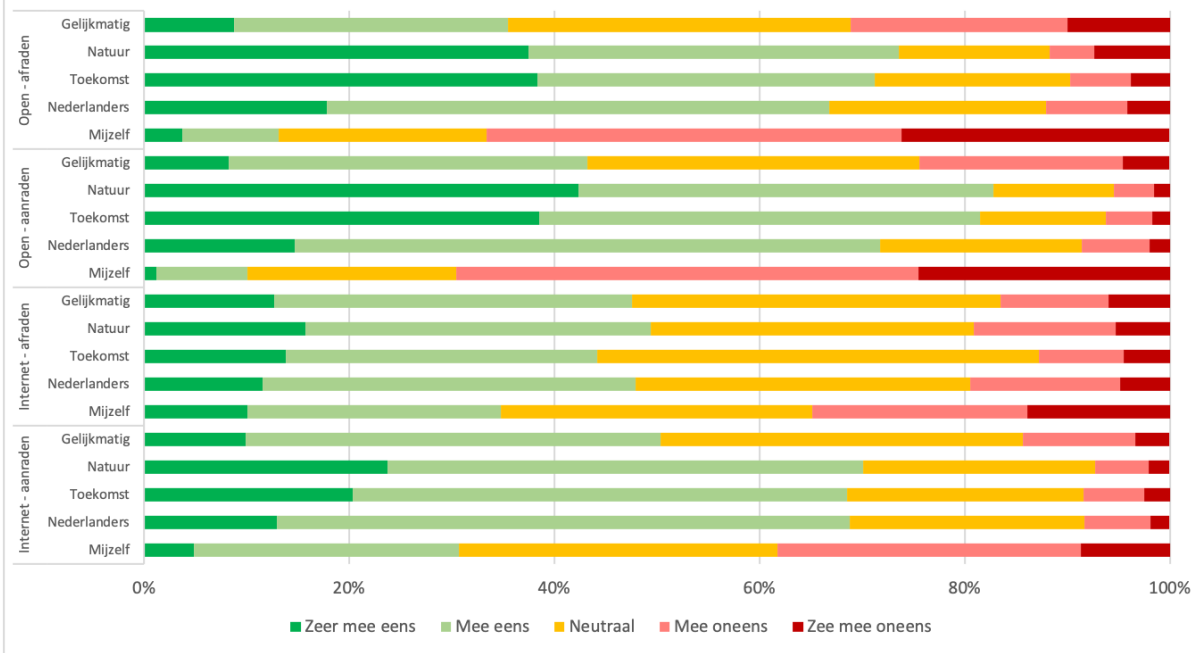


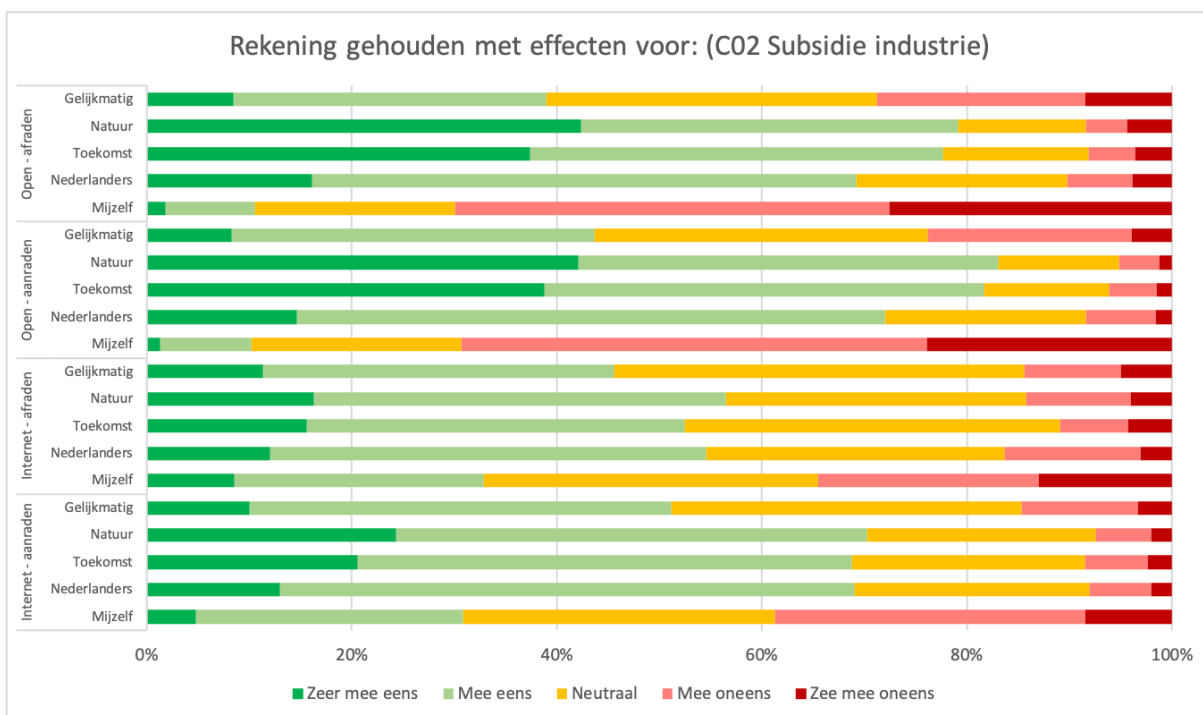
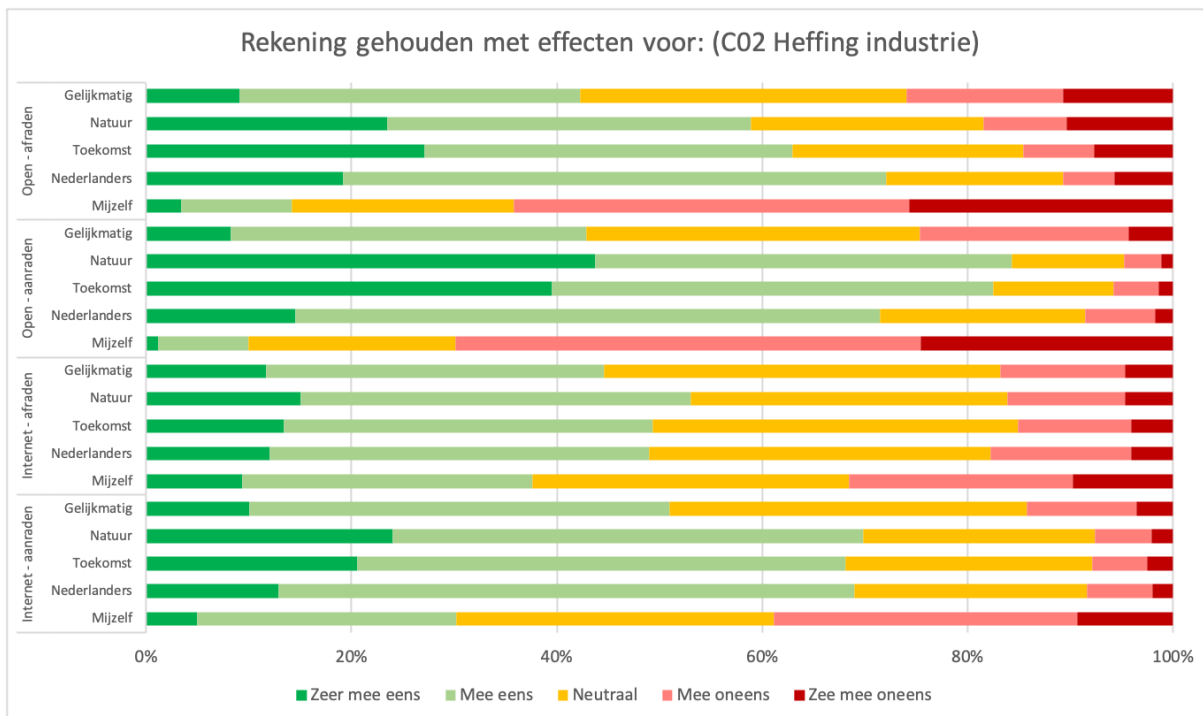


Rekening gehouden met effecten voor: (Energiebelasting aardgas)

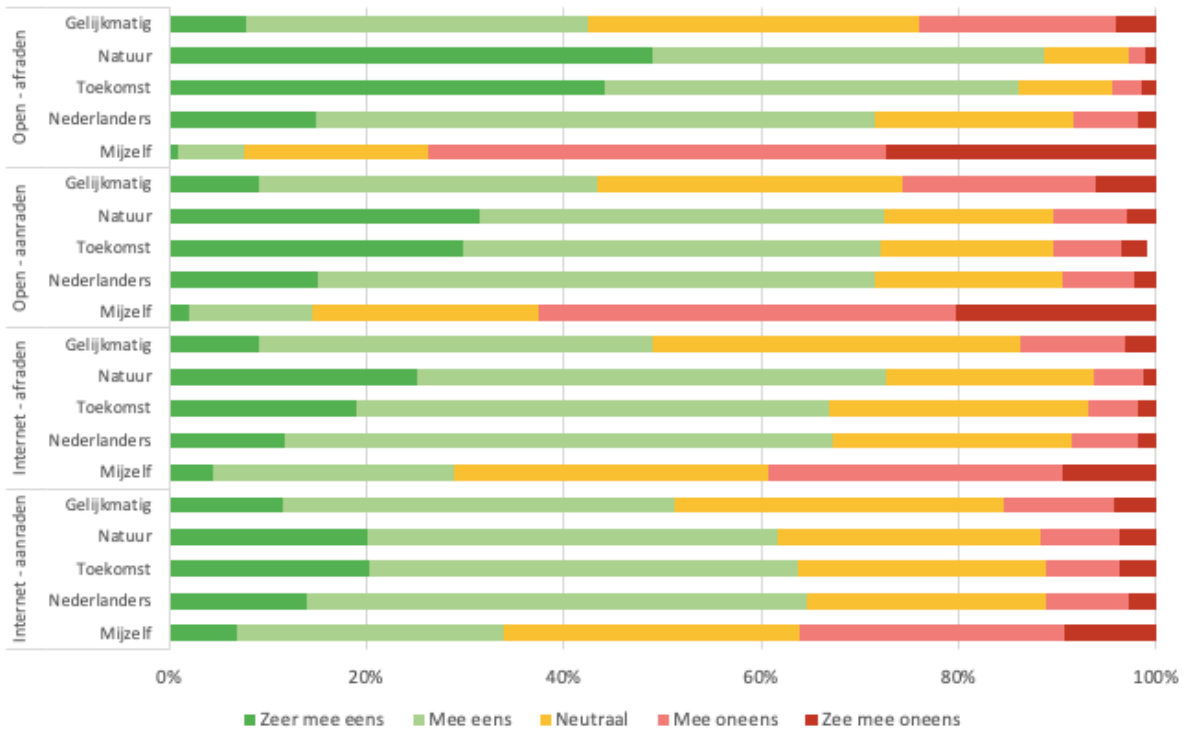


Rekening gehouden met effecten voor: (Woningen isoleren)

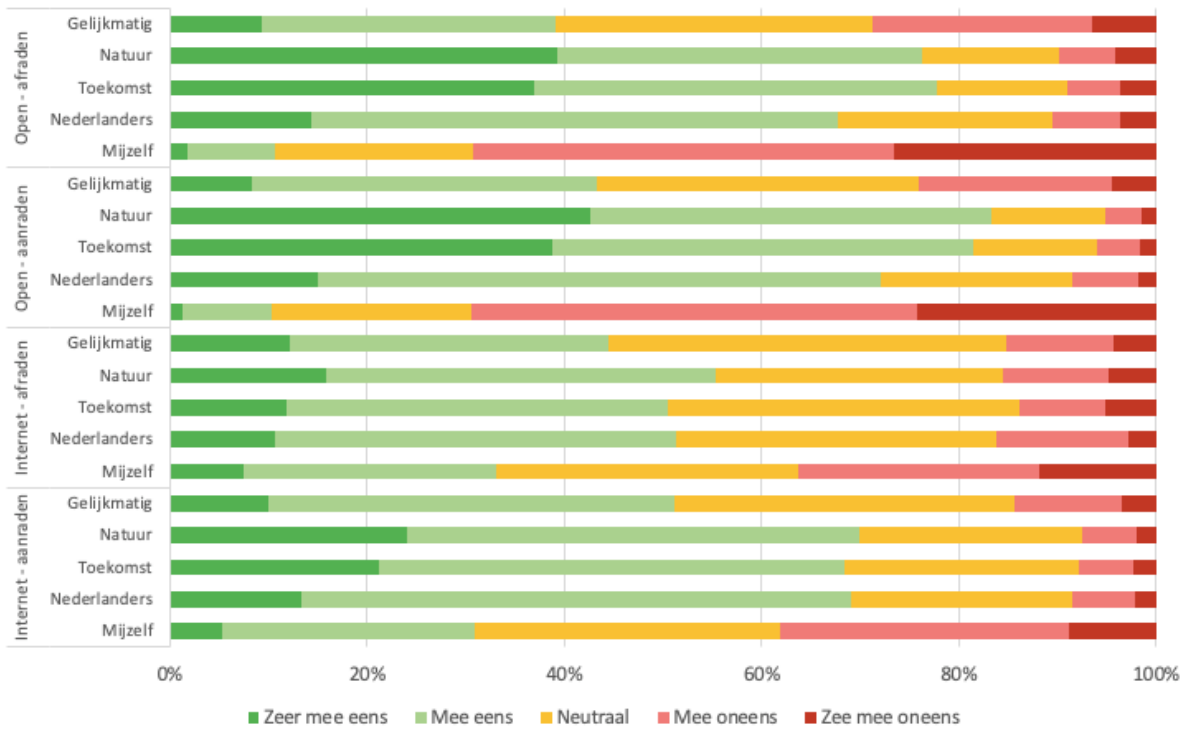




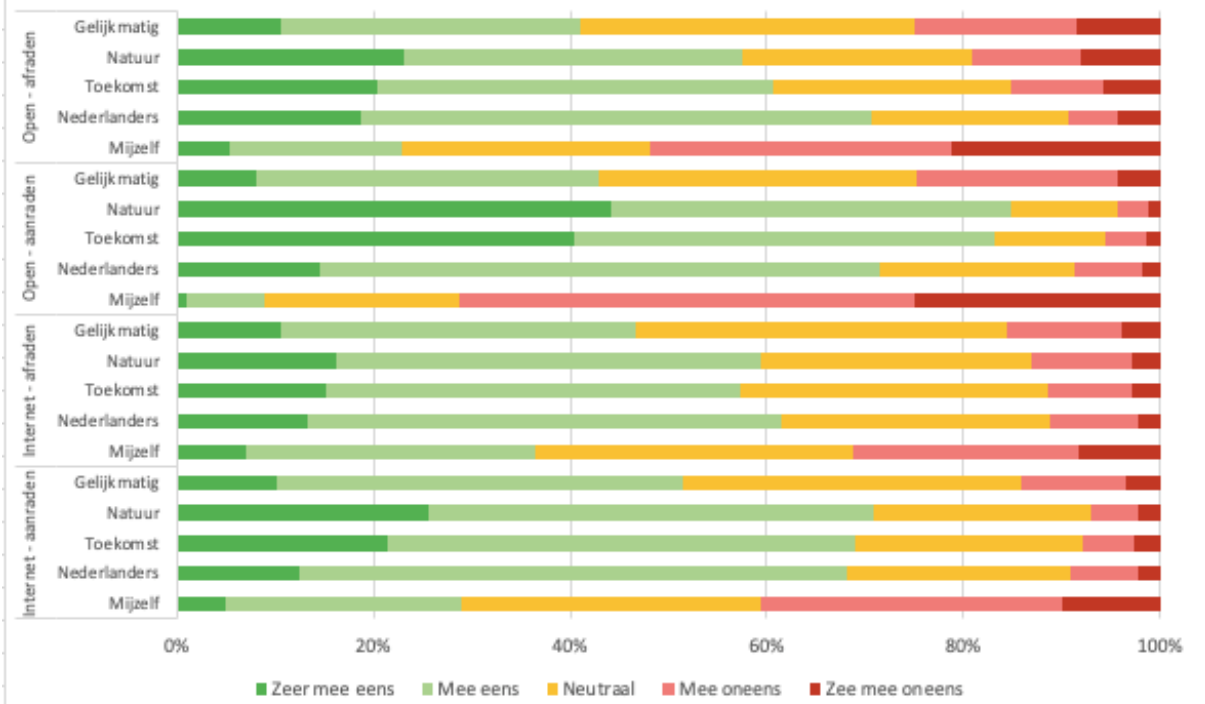
Rekening gehouden met effecten voor: (kernenergie)



Rekening gehouden met effecten voor: (waterstof)



Rekening gehouden met effecten voor: (vliegbelasting)



Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Directoraat-generaal Klimaat
en Energie**

Directie Klimaat

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)

F 070 378 6100 (algemeen)

www.rijksoverheid.nl/ezk

Datum 13 juli 2021
Betreft Aanbiedingsbrief Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) TU
Delft/Universiteit Utrecht

Ons kenmerk

DGKE-K / 21170706

Bijlage

1

Geachte Voorzitter,

De TU Delft en Universiteit Utrecht hebben een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) over het klimaatbeleid georganiseerd. In het onderzoek hebben meer dan 10.000 mensen hun voorkeuren uitgesproken met betrekking tot te nemen klimaatmaatregelen voor de invulling van de verhoogde Europese reductiedoelstelling van ten minste 55% in 2030. Dit onderzoek maakt deel uit van de uitvoering van de motie Sienot-Dik Faber (Kamerstuk 35570 XIII, nr. 37) waarover mijn voorganger uw Kamer heeft geïnformeerd (Kamerstuk 32813, nr. 685).

Het rapport 'Brede Steun voor Ambitieuze Klimaatbeleid als aan Vier Voorwaarden is Voldaan: Resultaten van een raadpleging onder meer dan 10.000 Nederlandse over het Nederlandse klimaatbeleid' is door de voorzitter van het Voortgangsoverleg, de heer Nijpels, aan mij aangeboden met het verzoek zijn brief en het rapport door te geleiden aan uw Kamer. De uitkomsten van het onderzoek kunnen door het volgende kabinet eventueel worden benut bij de besluitvorming over het klimaatbeleid.

Hoogachtend,

D. Yeşilgöz-Zegerius
Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat – Klimaat en Energie