



IenW-vraagstukken door de ogen van burgers: kwalitatieve inzichten in wat er leeft op het gebied van Klimaatadaptatie, Gezonde Leefomgeving en Mobiliteit van de Toekomst

Lise Hazenberg  
Behavioural Insights Team  
Directie Algemeen Strategisch Advies  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

MSc Social, Health and Organisational Psychology  
Universiteit Utrecht

30-11-2023

## Inhoudsopgave

Inleiding .....	4
Achtergrond en context.....	4
Het onderzoek en doel hiervan .....	4
Opbouw van het rapport .....	5
Theoretisch kader .....	7
Kwalitatieve onderzoeksmethoden .....	9
Kwalitatief en kwantitatief onderzoek .....	12
Het huidige onderzoek .....	13
Inhoudelijke Analyse .....	15
Generiek .....	18
Klimaatadaptatie .....	23
Deelonderwerp 1: Klimaatlabel.....	28
Deelonderwerp 2: Hitte in steden.....	32
Deelonderwerp 3: Aanpassing aan het klimaat, wie betaalt en bepaalt? ....	36
Deelonderwerp 4: Klimaatbestendige woningbouw.....	39
Deelonderwerp 5: Besparen van drinkwater.....	43
Gezonde leefomgeving.....	47
Deelonderwerp 1: Gevaarlijke stoffen .....	50
Deelonderwerp 2: Luchtkwaliteit.....	53
Deelonderwerp 3: Huizen bouwen op minder geschikte plekken .....	57
Deelonderwerp 4: Productkosten & invloed op milieu, dier en mens.....	59
Deelonderwerp 5: Normen rondom uitstoot .....	62
Mobiliteit van de toekomst .....	65
Deelonderwerp 1: Stadsdistributie .....	67
Deelonderwerp 2: Bereikbaarheid voor iedereen.....	70
Deelonderwerp 3: Eerlijk op weg naar CO2-neutrale mobiliteit.....	75
Deelonderwerp 4: Gezondheid & verkeersveiligheid oudere fietsers .....	78
Deelonderwerp 5: Thuiswerken .....	81
Conclusies en aanbevelingen .....	83
Samenvatting van de bevindingen .....	83
Praktische implicaties voor beleid en praktijk.....	86
Implicaties voor verder onderzoek .....	91
Literatuurlijst .....	94

# Inleiding

## Achtergrond en context

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat speelt een cruciale rol in de voortdurende inspanning om beleid en projecten te ontwikkelen die de fysieke leefomgeving vormgeven. Deze beslissingen beïnvloeden niet alleen de infrastructuur en het waterbeheer, maar hebben ook diepgaande gevolgen voor het dagelijks leven van individuele burgers. Het is daarom van het grootste belang dat deze beslissingen nauw aansluiten bij de behoeften, zorgen en wensen van de Nederlandse bevolking.

In de zoektocht naar een effectievere en meer inclusieve beleidsvorming heeft het ministerie het "Kompas" (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021) geïntroduceerd. Dit strategische instrument fungeert als een leidraad voor beleidsdoelstellingen en prioriteiten. Het kompas biedt niet alleen interne richtlijnen voor het ministerie, maar fungeert ook als een brug tussen de overheid en de samenleving. Het brengt de behoeften en verwachtingen van de burgers in kaart en zorgt ervoor dat deze worden meegenomen in het besluitvormingsproces.

De Tweede Kamer verkiezingen hebben reeds plaatsgevonden en het huidige kabinet is demissionair. Het ministerie is druk bezig met de voorbereidingen om belangrijke beleidskwesties in de juiste context te plaatsen, ter voorbereiding op de formatie. Het ministerie hecht er veel waarde aan om te begrijpen hoe deze onderwerpen worden ontvangen en beoordeeld door het publiek. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft zich inzetten om Nederland leefbaar, bereikbaar, duurzaam, schoon en veilig te houden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023a).

## Het onderzoek en doel hiervan

Om diepgaand inzicht in de gedachten, gevoelens en percepties van individuele burgers met betrekking tot belangrijke beleidskwesties te verschaffen, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kwalitatief onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek staan de volgende drie beleidsdomeinen centraal: Klimaatadaptatie, Gezonde leefomgeving en Mobiliteit van de toekomst. Ook is verkend welke onderwerpen de Nederlandse burger bezighouden, met als doel het identificeren van relevante en belangrijke onderwerpen en thema's. Dit inzicht is niet alleen waardevol voor het ministerie zelf, maar heeft ook directe implicaties voor de formatie die op de recente verkiezingen zal volgen.

Beleidsmakers vragen zich vaak af in hoeverre er steun bestaat voor het beleid dat ze willen implementeren. Voor beleidsmakers vormt dit onderzoek een waardevolle bron van informatie die hen in staat stelt om proactief en doelgericht beleid te ontwikkelen en te implementeren. Door het inzicht in de veranderende publieke opinie en de specifieke wensen van de samenleving, kunnen zij in opdracht van de bewindspersonen maatregelen ontwerpen die niet alleen voldoen aan diverse richtlijnen en de regelgeving, maar ook nauw aansluiten bij de behoeften en verwachtingen van burgers. Dit versterkt niet alleen de effectiviteit van het beleid, maar draagt ook bij aan het vergroten van de maatschappelijke acceptatie en het draagvlak voor deze maatregelen.

Bovendien, door de samenleving actief te betrekken in het besluitvormingsproces, geven beleidsmakers blijk van transparantie en democratische betrokkenheid. Dit versterkt de legitimiteit van de beleidsmaatregelen in de ogen van burgers, wat uiteindelijk kan leiden tot een grotere acceptatie en medewerking van de bevolking (Martens et al., 2023). Het actief betrekken van de samenleving bevordert geïnformeerde besluitvorming en draagt ertoe bij dat het beleid niet alleen efficiënt is, maar ook rechtvaardig en in lijn met de democratische waarden van de Nederlandse samenleving.

Verderop in dit rapport zal nader toegelicht worden waarom er is gekozen voor kwalitatief onderzoek. Na het verschijnen van het coalitieakkoord zal het ministerie, net als in 2021, kwantitatief draagvlakonderzoek uitvoeren om de acceptatie van beleidsmaatregelen te meten. De resultaten van het kwalitatieve onderzoek, beschreven in dit rapport, dragen bij aan het begrip van de context, kleur en het taalgebruik dat zal worden gebruikt bij het opstellen van de vragenlijst voor het onderzoek in het komende jaar.

## Opbouw van het rapport

Dit rapport is opgesteld met als doel een diepgaand begrip te bieden van de publieke opinie en de behoeften van de Nederlandse samenleving, met speciale aandacht voor potentieel draagvlak voor specifieke beleidsmaatregelen. Het rapport is gestructureerd in drie hoofdonderdelen:

1. Theoretisch kader
2. Inhoudelijke analyse
3. Conclusie en aanbevelingen

### *Theoretisch Kader*

Het rapport begint met een theoretisch kader dat de basis vormt voor het begrijpen van het kwalitatieve onderzoek dat is uitgevoerd. In dit hoofdstuk wordt de

methodologie van kwalitatief onderzoek uiteengezet, en ligt de nadruk op de in dit onderzoek gebruikte benaderingen en technieken.

### *Inhoudelijke analyse*

In dit onderdeel zullen de belangrijkste bevindingen van het onderzoek worden vergeleken met de resultaten van eerder uitgevoerde onderzoeken en reeds bestaande literatuur. Deze analyse verschaft een dieper inzicht in de onderwerpen en thema's die de Nederlandse bevolking bezighouden.

### *Conclusies en aanbevelingen*

Het rapport wordt afgesloten met een conclusie waarin de belangrijkste inzichten worden samengevat en de implicaties van de onderzoeksresultaten worden besproken. Dit deel biedt concrete aanbevelingen voor beleidsmakers, onderzoekers en belanghebbenden van dit onderzoek te gebruiken voor verdere actie en beleidsvorming.

# Theoretisch kader

## Inleiding tot kwalitatief onderzoek

Zoals eerder beschreven, wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een diepgaand inzicht verkrijgen in de gedachten, gevoelens en percepties van burgers met betrekking tot belangrijke beleidskwesties. Binnen het veld van onderzoek is kwalitatief onderzoek een waardevolle benadering om dit doel te bereiken. Met kwalitatief onderzoek kan ingegaan worden op de emoties, meningen, behoeften en wensen van individuele burgers. Ook biedt het de mogelijkheid om complexe fenomenen en processen onderliggend hieraan te onderzoeken. Dit speelt een essentiële rol bij het begrijpen van menselijke gedragingen, overtuigingen en interacties (Ensie, 2016). Daarnaast biedt kwalitatief onderzoek de mogelijkheid voor het ministerie om te ontdekken welke kwesties voor burgers urgent zijn, zelfs als deze niet vooraf zijn gedefinieerd. Onverwachtse inzichten en contextuele nuances rondom de zorgen en behoeften van individuele burgers kunnen naar voren komen.

Dit theoretisch kader biedt een overzicht van de definitie en kenmerken van kwalitatief onderzoek, de voor- en nadelen ervan en hoe deze vorm van onderzoek zich verhoudt tot kwantitatief onderzoek. Bovendien zullen enkele veelvoorkomende methoden van kwalitatief onderzoek worden besproken en zullen de methoden in die in dit onderzoek gebruikt zijn worden geïntroduceerd en toegelicht.

## Definitie en kenmerken van kwalitatief onderzoek

Kwalitatief onderzoek is een methodologische benadering die zich richt op het begrijpen van complexe fenomenen, menselijk gedrag en ervaringen vanuit een diepgaand perspectief. In tegenstelling tot kwantitatief onderzoek, dat zich richt op het verzamelen en analyseren van numerieke gegevens, streeft kwalitatief onderzoek naar rijke, contextuele inzichten. Deze benadering erkent dat de realiteit vaak meerdere lagen en betekenissen heeft, en het zoekt naar begrip door middel van interpretatie en exploratie. Het perspectief van de onderzochten staat in kwalitatief onderzoek centraal (Jansen, 2012). Kwalitatieve gegevens hebben betrekking op de aard, de waarde en de eigenschappen van het onderzochte verschijnsel en niet op kwantiteiten zoals hoeveelheid, omvang en frequentie. Er wordt voornamelijk gebruik gemaakt van nominale en ordinale gegevens binnen dit type onderzoek. Gegevens op interval- en ratio meetniveau komen in kwalitatief onderzoek niet of nauwelijks voor (Reulink & Lindeman, 2005). Door het verkennen van de diversiteit en diepte van menselijke gedragingen, overtuigingen en emoties, stelt kwalitatief onderzoek onderzoekers in staat om

unieke contextuele inzichten te verwerven. Dit biedt niet alleen diepgaande informatie op over de menselijke ervaring, maar biedt ook een uniek perspectief op de diversiteit binnen de samenleving. Deze waardevolle inzichten stellen beleidsmakers in staat om weloverwogen beslissingen te nemen.

### Voor- en nadelen van kwalitatief onderzoek

Het gebruik van kwalitatief onderzoek brengt verschillende voor- en nadelen met zich mee (Bhandari, 2022; Merkus, 2023; Reulink & Lindeman, 2005).

#### *Voordelen*

Kwalitatief onderzoek:

- stelt onderzoekers in staat om rijke en gedetailleerde informatie te verzamelen over de ervaringen, overtuigingen, motivaties en emoties van individuen;
- biedt flexibele en aanpasbare methoden die onderzoekers in staat stellen hun aanpak tijdens het onderzoeksproces te wijzigen om nieuwe inzichten te verkrijgen, nieuwe vragen te onderzoeken en te reageren op opkomende patronen;
- richt zich op de sociale en culturele context waarin gedrag plaatsvindt, waardoor onderzoekers een dieper begrip kunnen krijgen van de invloed van de context op het gedrag van individuen en groepen;
- maakt gebruik van diverse dataverzamelmethode, zoals interviews, observaties en focusgroepen, waardoor onderzoekers verschillende perspectieven kunnen verzamelen en de validiteit van de resultaten wordt versterkt.

#### *Nadelen*

Kwalitatief onderzoek:

- resulteert doorgaans in niet-generaliseerbare bevindingen voor de gehele populatie, vanwege de kleinere steekproefomvang en de nadruk op diepgaand begrip in plaats van representativiteit;
- kan gevoelig zijn voor persoonlijke vooroordelen en opvattingen van de onderzoeker, wat kan resulteren in onderzoekersbias. Deze bias doet zich voor wanneer de overtuigingen of verwachtingen van de onderzoeker invloed hebben op het proces van dataverzameling. Dit kan opzettelijk of onbewust zijn;
- kan tijdsintensief zijn, omdat het proces van verzamelen, transcriberen en analyseren van complexe gegevens die zijn verkregen via kwalitatief onderzoek meer tijd in beslag kan nemen dan de gestandaardiseerde en



kwantitatieve benadering van gegevensverzameling die in kwantitatief onderzoek wordt gebruikt;

- kan vanwege het meer persoonlijke karakter gevoelig zijn voor bepaalde vormen van vertekening, wat kan resulteren in responsbias. Deze bias ontstaat wanneer respondenten geen eerlijk antwoord geven op vragen die hen gesteld worden. Respondenten kunnen bijvoorbeeld, om welke reden dan ook, de neiging hebben sociaal wenselijke antwoorden te geven;
- is minder geschikt voor het meten van kwantificeerbare gegevens.

## Kwalitatieve onderzoeksmethoden

Voorbeelden van kwalitatieve onderzoeksmethoden zijn observatie, interview, focusgroepen, panelonderzoek, literatuuronderzoek. Deze methoden hebben ieder unieke kenmerken die ze wel of niet geschikt maken voor specifieke onderzoeksdoelen. Bij het kiezen van een geschikte methode is het van belang om alle kenmerken en voor- en nadelen op een rijtje te hebben. Hieronder zullen de verschillende methoden verder worden toegelicht (Boeije, 2005; Van Assema et al., 1992).

### *Observatie*

Deze methode bestaat uit het observeren van deelnemers in natuurlijke of gecreëerde omgevingen om gedrag, interacties en sociale dynamiek te begrijpen (Baas, 2023).

De voor- en nadelen van observatie (Dingemanse, 2021):

- + Gedrag dat wordt waargenomen in de natuurlijke context biedt inzicht in real-time interacties;
- + Fenomenen kunnen niet gekleurd worden door de manier waarop dit gecommuniceerd wordt, omdat er sprake is van directe waarneming;
- + Er kan een compleet en gedetailleerd beeld geschetst worden van wat er zich voordoet;
- + Er kunnen verborgen aspecten van gedrag onthuld worden die respondenten mogelijk niet in interviews zouden noemen;
- De aanwezigheid van de onderzoeker kan het gedrag van de deelnemers beïnvloeden;
- Het is een tijdsintensieve methode, vooral bij langdurige observaties of observatie van zeldzame gebeurtenissen;
- Het observeren van alle relevante aspecten van het gedrag kan uitdagend zijn en leiden tot selectieve aandacht.

### *Interview*

Deze methode omvat een gesprek tussen de onderzoeker en deelnemer om informatie te verkrijgen over iemands ervaringen en perspectieven. Verschillende vormen van interview zijn mogelijk (gestructureerd, semigestructureerd of open) (Dingemanse, 2022).

Afhankelijk van de vorm (gestructureerd, semigestructureerd of open), zijn er verschillende voor- en nadelen van interview als onderzoeksmethode (Genau, 2023):

- + Het is mogelijk om op een snelle, gestructureerde wijze veel data te verzamelen;
- + De interviewer heeft een hoge mate van controle over het verloop van het gesprek en kan bijsturen waar nodig;
- + Er is een mogelijkheid tot het verkennen van persoonlijke meningen en diepere lagen van betekenis;
- De interviewer heeft een grote invloed op het verloop van het interview, waardoor respondenten daardoor beïnvloed kunnen worden. Ook hier kan sociale wenselijkheid optreden;
- Het is een tijdsintensieve methode, vooral bij een groot aantal deelnemers;
- Individuele resultaten zijn mogelijk moeilijk te vergelijken;
- De subjectiviteit van de onderzoeker kan van invloed zijn op de interpretatie van de gegevens.

### *Focusgroepgesprek*

Deze methode bestaat uit een groep deelnemers die samenkomt om in een geleide discussie meningen, ideeën en perspectieven te delen over een specifiek onderwerp. Het primaire doel van een focusgroepgesprek is het verkrijgen van inzicht in de ideeën en gevoelens van individuen met betrekking tot specifieke onderwerpen. Deze interviewmethode legt de nadruk op interactie tussen deelnemers, waarbij de uitwisseling van gedachten en meningen centraal staat. Soms ontwikkelen mensen hun opvattingen over bepaalde onderwerpen pas volledig na een open gesprek met anderen in een kleine, vertrouwelijke groep (Raats, 2019; Swaen, 2023; Van Assema et al., 1992).

De voor- en nadelen van focusgroepgesprekken:

- + Het is een relatief efficiënte manier om data te verzamelen, omdat meerdere deelnemers tegelijkertijd geïnterviewd worden;
- + Door de groepsdynamiek komt de nadruk vaak vanzelf op de belangrijkste aspecten van de discussie te liggen;

- + Interactie tussen deelnemers bevordert rijke discussies en genereert diverse perspectieven.
- + De synergie van groepsdynamiek en brainstorming kan leiden tot nieuwe ideeën;
- + Onderwerpen waar een taboe op rust kunnen toegankelijker worden;
- Het aantal vragen dat gesteld kan worden is beperkt en de inzichten zijn mogelijk minder diepgaand en gedetailleerd dan bij individuele interviews;
- De kwaliteit van de gespreksleider bepaalt het verloop en de effectiviteit van het focusgroepsgesprek. Er is veel expertise nodig om een goed focusgroepsgesprek te kunnen leiden;
- De groepsdynamiek kan voor een groot deel het verloop van het focusgroepsgesprek bepalen. Er kunnen bijvoorbeeld conflicten ontstaan tussen deelnemers.

### *Panelonderzoek*

Deze methode omvat het (online) verzamelen van gegevens bij een vaste groep deelnemers, ook wel een 'panel' genoemd. Deze methode van onderzoek kan, afhankelijk van de vraagstelling, zowel kwalitatief als kwantitatief van aard zijn. Een panel fungeert als een denktank en kan bestaan uit het algemene publiek of specifieke personen. Via een panel kunnen mensen hun mening geven over actuele onderwerpen of kwesties, en meedenken over mogelijke oplossingen (I&O Research, z.d.). Een panel kan in verscheidene vormen ingezet worden voor verschillende onderzoeksdoeleinden. Zo wordt het binnen de Rijksoverheid bijvoorbeeld toegepast om behoeften te verkennen, nieuwe ideeën te checken of communicatie-uitingen te toetsen (MWM2, z.d.).

De voor- en nadelen van panelonderzoek:

- + Het is een relatief goedkope en snelle manier om data te verzamelen, omdat meerdere deelnemers tegelijkertijd kunnen deelnemen;
- + Deelnemers geven antwoord op de vragen in de eigen omgeving, wat natuurlijk gedrag bevordert;
- + Er is ruimte voor interactie en persoonlijke verhalen;
- De steekproef kan vertekend zijn, omdat mensen zich vrijwillig aanmelden. Dit kan leiden tot een gebrek aan representativiteit;

### *Literatuuronderzoek*

Deze methode omvat de systematische, grondige zoektocht naar alle soorten literatuur binnen een bepaald onderwerp. Het is vooral gericht op het verkrijgen van theoretische, wetenschappelijke kennis over een begrip of onderwerp. Deze kennis vind je in verschillende bronnen, zoals boeken, (wetenschappelijke)

artikelen, onderzoeksrapporten, papers, scripties en archiefmateriaal. Een grondige verkenning van bestaande literatuur en relevante bronnen leidt tot inzicht in de huidige kennis over het onderwerp. Dit helpt bij het identificeren van hiaten in de bestaande kennis en het formuleren van onderzoeksvragen. Het uitvoeren van literatuuronderzoek voorafgaand aan of na afloop van andere onderzoeksmethoden kan van grote waarde zijn op kwalitatief onderzoek (Scharwächter, 2022).

### Kwalitatief en kwantitatief onderzoek

Zoals eerder beschreven, onderscheidt kwalitatief onderzoek zich sterk van kwantitatief onderzoek, dat gericht is op het verzamelen en analyseren van meetbare gegevens en statistieken. Terwijl kwantitatief onderzoek doorgaans zoekt naar objectieve patronen en trends, concentreert kwalitatief onderzoek zich op individuele ervaringen en betekenissen (Jansen, 2012). Bovendien variëren de grootte van de onderzoeksgroep en de tijdsinvestering tussen beide vormen van onderzoek. Over het algemeen heeft kwalitatief onderzoek een kleinere deelnemersgroep dan kwantitatief onderzoek, en kost kwalitatief onderzoek meer tijd achteraf, terwijl kwantitatief onderzoek veel voorbereidingstijd vergt (Hylkema, 2023).

De keuze tussen beide onderzoeksmethoden is afhankelijk van de aard van de onderzoeksvragen en de gewenste diepgang van het onderzoek. Vaak wordt er voor één van de twee methoden gekozen, maar het is ook mogelijk om de benaderingen te combineren en elkaar aan te vullen. Op deze manier kan een uitgebreider beeld van een onderzoeksvraag worden verkregen (Philipsen & Vernooy-Dassen, 2004). Bij een gecombineerde aanpak is doorgaans één van de twee methoden leidend.

Wanneer kwalitatief onderzoek leidend is, wordt een theorie, hypothese of stelling geformuleerd met behulp van kwalitatieve onderzoeksmethoden en wordt deze getest met behulp van kwantitatieve onderzoeksmethoden om de theorie te ontcrachten of bevestigen. In het geval van een kwantitatief leidend onderzoek, worden verbanden tussen variabelen onderzocht met behulp van kwantitatieve onderzoeksmethoden en wordt vervolgens met behulp van kwalitatieve onderzoeksmethoden verklaard waarom deze verbanden bestaan (Merkus, 2023). Een combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek is een krachtige aanpak om een diepgaand en breed begrip te krijgen van een bepaald onderwerp. Kwalitatief onderzoek biedt diepgaande inzichten, terwijl kwantitatief onderzoek zorgt voor generaliseerbare gegevens en statistische verificatie.

## Het huidige onderzoek

Dit onderzoek richt zich op drie cruciale beleidsdomeinen: Klimaatadaptatie, Gezonde leefomgeving en Mobiliteit van de toekomst. Voor het huidige onderzoek is na zorgvuldige overweging van verschillende kwalitatieve onderzoeksmethoden gekozen voor focusgroepgesprekken en panelonderzoek. Binnen panelonderzoek is er gekozen voor een methode die een mix vormt tussen een survey en een individueel gesprek. Met deze methode krijgen alle deelnemers een aantal vragen gestructureerd voorgelegd en kunnen moderators de individuele deelnemers nog vervolgvragen stellen op basis van de antwoorden die zij gegeven hebben. Beide methoden stellen onderzoekers in staat om directe interactie en dialoog met deelnemers te faciliteren, waardoor dieper begrip kan worden verkregen van de motieven, zorgen en overwegingen van burgers met betrekking tot de beleidsdomeinen van het ministerie. Daarnaast is er literatuuronderzoek uitgevoerd om de resultaten verkregen uit de focusgroepgesprekken en panelonderzoek te vergelijken met reeds bestaande onderzoeken.

De keuze voor de onderzoeksmethoden, gecombineerd met de aandacht voor de genoemde beleidsdomeinen vormen de basis voor het onderzoek. De uitkomsten van dit onderzoek zijn waardevol voor beleidsmakers, omdat ze niet alleen een nauwkeurige weergave van de zorgen en prioriteiten van burgers rond de beleidsdomeinen bieden, maar ook de grondslag leggen voor concrete acties en beleidsmaatregelen. Door te luisteren naar de stem van de burgers en hun diepgaande inzichten te integreren, kunnen beleidsmakers proactief reageren op hun behoeften en verwachtingen.

Kortom, dit onderzoek heeft als doel niet alleen te informeren, maar ook te activeren. De inzichten die hieruit voortkomen, bieden beleidsmakers concrete handelingsperspectieven om beter aan de behoeften van de samenleving te voldoen, de democratische besluitvorming te versterken en een effectiever beleid te formuleren en uit te voeren. Het uiteindelijke doel is om de beleidsvorming in Nederland te verbeteren en de samenleving te dienen op een manier die de wensen en zorgen van de burgers weerspiegelt.

## *Overzicht van de onderzochte onderwerpen*

Om het overzicht te behouden en dieper in te gaan op specifieke aspecten binnen de onderzoeksthema's, zijn voor ieder thema deelonderwerpen geïdentificeerd:

1. Klimaatadaptatie
  - Deelonderwerp 1: Klimaatlabels
  - Deelonderwerp 2: Hitte in steden
  - Deelonderwerp 3: Aanpassing aan het klimaat, wie betaalt en bepaalt?

- Deelonderwerp 4: Klimaatbestendige woningbouw
  - Deelonderwerp 5: Besparen van drinkwater
2. Gezonde leefomgeving
- Deelonderwerp 1: Gevaarlijke stoffen
  - Deelonderwerp 2: Luchtkwaliteit
  - Deelonderwerp 3: Huizen bouwen op minder geschikte plekken
  - Deelonderwerp 4: Productkosten & invloed op milieu, dier en mens
  - Deelonderwerp 5: Normen rondom uitstoot
3. Mobiliteit van de toekomst
- Deelonderwerp 1: Stadsdistributie
  - Deelonderwerp 2: Bereikbaarheid voor iedereen
  - Deelonderwerp 3: Eerlijk op weg naar CO2-neutrale mobiliteit
  - Deelonderwerp 4: Gezondheid en verkeersveiligheid oudere fietsers
  - Deelonderwerp 5: Thuiswerken

### *Onderzoeksmethoden*

Zoals al eerder toegelicht is er voor twee onderzoeksmethodes gekozen: focusgroepgesprekken en panelonderzoek. Binnen de focusgroepgesprekken zijn per thema de eerste van de bovengenoemde drie deelonderwerpen onderzocht (van Brussel & Gerritsen, 2023). Binnen het panelonderzoek zijn per thema de laatste twee deelonderwerpen onderzocht (Verhagen & Callenfels, 2023).

### *Focusgroepgesprekken*

Er hebben in totaal drie focusgroepgesprekken van 120 minuten plaatsgevonden. Iedere focusgroep bestond uit zes deelnemers en één gespreksleider. Per focusgroep is een van de drie thema's met de bijbehorende deelonderwerpen besproken.

### *Panelonderzoek*

Leden van het panel hebben de kans gekregen om deel te nemen aan drie verschillende vragenlijsten, elk gerelateerd aan één van de drie thema's met de bijbehorende deelonderwerpen. De keuze om deel te nemen aan een of meerdere vragenlijsten was geheel aan de leden zelf. Uiteindelijk hebben 91 unieke leden meegedaan aan één, twee of drie vragenlijsten.

### *Literatuuronderzoek*

Aanvullend is er literatuuronderzoek uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in wat reeds bekend is over deze onderwerpen, de overeenkomsten en verschillen met de bevindingen van het huidige onderzoek te identificeren, en om een breder contextueel begrip te bieden.

## Inhoudelijke Analyse

In dit onderdeel zullen de belangrijkste bevindingen van het onderzoek worden gepresenteerd en geanalyseerd. Vervolgens zullen deze bevindingen worden vergeleken en gecontextualiseerd binnen de bestaande literatuur, waaronder eerder uitgevoerde onderzoeken, relevante artikelen en rapporten. Hieruit ontstaat een dieper inzicht in hoe Nederlandse burgers zich verhouden tot de onderwerpen en thema's van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Tijdens de analyse zijn bepaalde onderzoeksvragen in overweging genomen om de richting van het onderzoek te bepalen. Enkele van deze vragen zijn:

- Welke onderwerpen leven er onder Nederlandse burgers en hoe worden de onderwerpen van het ministerie beleefd?
- Welke onderwerpen leven er onder Nederlandse burgers en hoe worden de onderwerpen van het ministerie beleefd?
- Welke rol heeft de overheid bij het oplossen van beleidskwesties volgens burgers?
- Hoe verhouden de bevindingen van dit onderzoek zich tot eerdere onderzoeken? Wat zijn de belangrijkste overeenkomsten en verschillen?
- Zijn er nieuwe inzichten of perspectieven naar voren gekomen die nog niet eerder zijn geïdentificeerd?
- Zijn er inconsistenties in de literatuur die kunnen worden verduidelijkt of opgelost door dit onderzoek?
- In welke contextuele factoren of veranderingen in de maatschappij kunnen verschillen worden verklaard?
- Hoe kunnen de resultaten van invloed zijn op beleidsvorming of praktijk?

De inhoudelijke analyse is van breed naar smal opgebouwd. Dat wil zeggen dat eerst de bevindingen van de drie thema's samen (Klimaatadaptatie, Gezonde leefomgeving en Mobiliteit van de toekomst) gepresenteerd zullen worden, waarna de generieke bevindingen per thema zullen worden besproken. Vervolgens wordt elk thema grondiger verkend door specifiek in te gaan op de thema-specifieke deelonderwerpen. Zoals eerder al besproken, zijn per thema de eerste drie deelonderwerpen onderzocht in focusgroepgesprekken en de laatste twee in het (online) panel. Voor ieder onderdeel worden eerst de bevindingen van het huidige onderzoek besproken, gevolgd door de bevindingen van eerder onderzoek over datzelfde onderwerp.

### *Opzet*

Voor het verkrijgen van de onderzoeksresultaten is gebruik gemaakt van twee methoden: focusgroepgesprekken en een (online) panel.

### Focusgroepgesprekken | deelonderwerpen 1, 2 en 3

Elk focusgroepgesprek volgde een gestructureerde opbouw, beginnend met een introductie waarin de onderzoekssituatie werd toegelicht en de deelnemers zichzelf voorstelden. Vervolgens kregen de deelnemers de gelegenheid om aan te geven welke thema's of onderwerpen zij als belangrijk beschouwden en waarvan zij vonden dat ze momenteel relevant zijn in Nederland. Deze reacties werden plenair besproken.

Daarna werden de deelnemers gevraagd om, afhankelijk van de focusgroep waaraan ze deelnamen (Klimaatadaptatie, Gezonde leefomgeving of Mobiliteit van de toekomst), hun gedachten en gevoelens te delen over het specifieke thema. Hierbij werd gezocht naar associaties en persoonlijke overwegingen. Na deze inleidende discussie kregen de deelnemers een introductietekst van het thema te lezen, welke gezamenlijk werd besproken. Hierna kregen deelnemers de introductietekst van het eerste deelonderwerp te lezen. Het is belangrijk op te merken dat in deze tekst verschillende maatregelen werden gepresenteerd om het specifieke probleem aan te pakken.

Binnen ieder thema werden de drie bijbehorende deelonderwerpen stapsgewijs behandeld, en kwamen de volgende vragen aan bod:

- Hoe zou u [deelonderwerp x] in uw eigen woorden uitleggen op basis van de verstrekte tekst?
- In hoeverre houdt u zich bezig met [deelonderwerp x]? Denkt u er vaak over na of praat u erover?
- Wat zijn de sterke en zwakke punten van de huidige aanpak omtrent [deelonderwerp x]? Wat zou er volgens u anders moeten?
- Welke rol zou de overheid moeten spelen met betrekking tot [deelonderwerp x], en waarom?
- In hoeverre bent u bereid om in de toekomst een persoonlijke bijdrage te leveren aan [deelonderwerp x]? Waarom wel of niet?
- Hoe staat u tegenover de voorgestelde maatregelen?
- Wat zijn uw verwachtingen met betrekking tot de effectiviteit van deze maatregelen?

Na de behandeling van het eerste deelonderwerp volgde een vergelijkbare aanpak voor de overige deelonderwerpen binnen het thema. Deze aanpak werd toegepast in alle drie de focusgroepgesprekken.



## Panelonderzoek | deelonderwerpen 4 en 5

De vragenlijsten die aan deelnemers in het panel werden voorgelegd, volgden een gestructureerde opbouw, met een inleiding waarin het volgende bericht was opgenomen:

*"Wat leuk dat je meedoet! De aankomende 2 weken gaan we met elkaar in gesprek over 3 verschillende thema's. Vandaag starten we met de eerste vragenlijst over [thema x]. Ik wil graag twee onderwerpen met jullie bespreken, namelijk [deelonderwerp 4] en [deelonderwerp 5]. Ik ben benieuwd hoe jij tegen deze onderwerpen aankijkt."*

De twee deelonderwerpen werden apart van elkaar behandeld. Eerst werd het eerste onderwerp geïntroduceerd en volgde de vragen die hierbij hoorden. Daarna kwam het tweede deelonderwerp aan bod. Voor beide deelonderwerpen gold dat eerst werd onderzocht hoeveel deelnemers van het onderwerp afwisten en of ze er wel eens eerder over na hadden gedacht of er met anderen over hadden gesproken. Vervolgens werd de deelnemers een dilemma voorgelegd en werden hen vragen gesteld, zoals:

- Wat vind jij belangrijker in dit dilemma, [dilemma optie 1] of [dilemma optie 2]?
- Stel je voor dat je iemand moet overtuigen waarom [dilemma optie 1] belangrijker is dan [dilemma optie 2]. Hoe zou je dit doen?
- Stel je voor dat je iemand moet overtuigen waarom [dilemma optie 2] belangrijker is dan [dilemma optie 1]. Hoe zou je dit doen?
- Stel je voor dat je bij de overheid werkt en beleid moet maken. Welke oplossing zou jij bedenken voor dit dilemma?
- In hoeverre vind jij dat de overheid mag ingrijpen?

## Generiek

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

In Nederland is er sprake van een diverse kijk op veranderingen in de samenleving. Terwijl sommige Nederlanders veranderingen als angstaanjagend ervaren vanwege hun impact op het dagelijks leven, lijken anderen de noodzaak van verandering te erkennen. Toch zijn ook deze mensen terughoudend om hun eigen gedrag aan te passen. Dit dubbele sentiment wordt verder gecompliceerd door de perceptie van de rol van de overheid, waarbij burgers willen dat de overheid niet te snel ingrijpt, maar tegelijkertijd proactief moet handelen.

### Onderwerpen die deelnemers bezighouden

De onderwerpen die deelnemers momenteel sterk bezighouden, zijn onderwerpen die direct invloed uitoefenen op hun dagelijks leven en die veel in het nieuws zijn. Opvallend is dat er een groeiend negatief beeld lijkt te bestaan van de rol van de overheid in Nederland.

Onderwerpen die voorbijkwamen:

- Omgangsvormen in de samenleving  
Er zijn zorgen over het toenemende onaardige gedrag jegens elkaar, zowel online als in het dagelijks leven. Men ziet verharding en verruwing vooral op televisie en sociale media, en minder in hun eigen leven.
- Woningnood  
De moeilijkheden die komen kijken bij het vinden van betaalbare huisvesting zijn een groeiende bron van zorg. Dit geldt niet alleen voor huidige woningeigenaren, maar ook (of vooral) voor de toekomstige generaties.
- Politiek  
Er wordt kritiek geuit op politieke leiders en de groeiende polarisatie binnen de politiek. Kwesties als de toeslagenaffaire en de aardbevingsproblematiek in Groningen wekken bezorgdheid.
- Gezondheidszorg  
Men uit zorgen over de toenemende druk in de zorg door personeelstekort. Dit treft zowel de zorgverleners als patiënten.
- Immigratie  
De toename van immigratie roept zorgen op over de impact ervan, zoals de toenemende druk op de woningmarkt.
- Klimaatverandering  
De gevolgen van klimaatverandering roepen zorgen op. Men is verdeeld over de acties die nodig zijn om de problemen aan te pakken en de mate van urgentie.

Op het onderwerp 'klimaatverandering' na, lijken thema's die onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vallen de Nederlandse burger minder bezig te houden. Ze lijken weinig emotie en aandacht op te roepen, wat maakt dat mensen er niet vaak over nadenken of discussie over voeren.

#### Rol van de overheid

Veel deelnemers ervaren het gevoel dat de overheid maatregelen oplegt die als dwingend worden beschouwd. Dit geldt met name voor maatregelen gericht op klimaatverandering en de reductie van stikstofuitstoot. Het vertrouwen in de overheid is soms laag, met de perceptie dat beslissingen overhaast worden genomen zonder voldoende overweging. De overheid moet zich niet te snel bemoeien met de burger en pas beslissingen maken zodra er echt een probleem is, lijkt het devies. Tegelijkertijd wordt de overheid erop afgerekend als ze niet snel genoeg beslissingen maakt en niet proactief handelt.

#### Nederland het 'braafste jongetje van de klas'

Een interessante observatie is dat Nederland vaak wordt vergeleken met naburige landen zoals België en Duitsland, waarbij Nederland wordt beschouwd als het 'braafste jongetje van de klas'. Men vindt dat Nederland strengere maatregelen lijkt op te leggen aan zijn burgers in vergelijking met andere landen, wat tot ontevredenheid leidt.

#### Noodzaak van verandering

Er bestaat verdeeldheid over de noodzaak van verandering en de bereidheid om persoonlijke offers te brengen. Terwijl velen erkennen dat overheidsingrijpen nodig is om kritieke kwesties zoals klimaatverandering aan te pakken, zijn er maar weinig die bereid zijn hun eigen levensstijl drastisch te veranderen in het belang van collectieve verandering. Men vindt wel dat er dingen veranderd moeten worden, maar vindt dat dit weinig of geen gevolgen mag hebben voor het eigen leven.

#### Voorkeur voor landelijke aanpak

Ten slotte lijkt er een generieke voorkeur te zijn voor een landelijke aanpak van problemen boven regionale aanpak, omdat dit als eerlijker wordt beschouwd en ongelijkheid tussen regio's voorkomt.

#### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Onderwerpen die Nederlanders bezighouden

Sinds 2007 voert het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) het Continu Onderzoek Burgerperspectieven (COB) uit. Het doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van veranderingen in persoonlijke, politieke en maatschappelijke opvattingen van de burgers. Het COB 2022 laat zien dat de onvrede over de richting van het land, de politiek en de economische toekomst toeneemt (Miltenburg et al., 2022).

Onderwerpen waar men zich ernstig zorgen over maakt:

- Politiek
- Immigratie
- Gezondheidszorg
- Inkomen
- Woningcrisis
- Polarisatie
- Klimaataanpak

Deze zorgen komen vooral voort uit de onvoorspelbaarheid ervan en de gevolgen die ze mogelijk hebben voor de eigen toekomst, maar ook de toekomst van volgende generaties. Vergeleken met de resultaten uit het huidige onderzoek, blijkt dat de onderwerpen waar Nederlanders zich zorgen over maken gelijk is gebleven. De kwesties die een jaar eerder werden waargenomen, zijn nog steeds relevant. Wonen is een probleem dat, met onderbreking van de coronacrisis, sinds 2017 steeds vaker genoemd wordt als maatschappelijk probleem. Een nieuwe zorg die werd geuit in 2022 was de stikstofcrisis.

De zorgen over Nederland worden in de (na)zomer van 2022 breder gedeeld dan in eerdere metingen en vaker geuit in negatieve termen. Klimaat en duurzaamheid worden in de (na)zomer van 2022 vaker als maatschappelijk probleem genoemd dan in het voorjaar. Dit is vooral het gevolg van de zorgen over stikstof en de stikstof-crisis. Deze term valt overigens vaak zonder verdere toelichting, veelal in een opsomming van een reeks problemen. COB in 2020 liet zien dat Nederlanders vinden dat de mensheid in actie moet komen om de problemen rondom klimaatverandering tegen te gaan (Dekker & den Ridder, 2020). Ze zijn dan ook overwegend positief dat de overheid maatregelen onderneemt om klimaatverandering tegen te gaan (van der Grient & van der Lelij, 2021). Daarentegen vindt men niet dat Nederland meer geld uit moet geven om de gevolgen van klimaatverandering aan te pakken. Het draagvlak onder burgers voor de klimaattransitie en -beleid is groot, maar burgers ervaren verschillende belemmeringen om zelf mee te (kunnen) gaan in de klimaattransitie (Bunck et al., 2023).

## Rol van de overheid

Het COB in 2022 laat zien dat er een roep is om een overheid die verantwoordelijkheid neemt. De overheid, gesteund door deskundigen, zouden primair de beslissingen moeten nemen. De meerderheid van de Nederlanders vindt dat de overheid bedrijven moet verplichten om meer te doen om de grote opgaven van dit moment aan te pakken. Men vindt dat problemen in zowel Nederland als de EU niet (snel genoeg) worden opgelost en dat er geen harde keuzes worden gemaakt. Naast de gaswinning in Groningen, worden ook hier de toeslagenaffaire, stikstofcrisis en verduurzaming genoemd als voorbeelden van problemen. Respondenten geven aan dat het de regering ontbreekt aan daadkracht en visie bij het oplossen van problemen die in Nederland spelen.

Daarentegen kwamen er uit een peiling onder het algemeen Nederlands publiek over droogte ook andere meningen naar voren (Sijpersma, 2023). Respondenten gaven aan dat problemen in Nederland te vaak bij de overheid neergelegd worden en dat er breder over nagedacht zal moeten worden. Dit benadrukt het belang van een dialoog bij het bespreken van maatschappelijke kwesties en benadrukt de diversiteit aan perspectieven binnen de samenleving.

## Relatie tussen overheid en burger

Men ervaart veel afstand tussen de overheid en de gewone burger. Nederlanders beoordelen hun relatie met de overheid gemiddeld met een 6 en typeren deze als ingewikkeld, noodzakelijk en ver weg (Kaal et al., 2019). Burgers zijn bang dat de overheid zich steeds verder terug trekt. Eerlijkheid, begrip en de menselijke maat zijn voor Nederlanders de grootste veranderingen die men richting 2030 hoopt te zien. Daarnaast vindt men de politiek onbetrouwbaar (Miltenburg et al., 2022). In de (na)zomer van 2022 geeft 43% een voldoende voor vertrouwen in de Tweede Kamer. In het voorjaar was dit nog 52%.

Volgens burgers heeft de overheid de primaire taak beslissingen te nemen en moet daarbij luisteren naar deskundigen. Tegelijkertijd willen burgers ook gehoord worden. Men geeft aan dat betrokkenen en omwonenden in feite ook deskundigen zijn en het rechtvaardig is om ook naar hun mening te luisteren. Of hier daadwerkelijk naar wordt geluisterd, wordt in twijfel getrokken. Economische belangen zouden teveel op de voorgrond staan, waardoor verschillende belangen niet voldoende gewogen worden. Openheid en transparantie zijn daarom belangrijk. Ondanks dat de burger graag verantwoordelijkheid krijgt, kiest men eerder voor een proactieve houding van overheid naar burger dan andersom (Kaal et al., 2019).

### Voorkeur voor landelijke aanpak

Als het gaat om de inrichting van Nederland, geven Nederlanders aan dat de overkoepelende regie ontbreekt. Gemeenten nemen nu zelf beslissingen, terwijl er niemand is die het bredere plaatje in de gaten houdt (Kaal et al., 2019). Inwoners willen wel zoveel mogelijk betrokken worden bij keuzes die de overheid maakt. Ze vinden het dan ook acceptabeler om gedwongen te worden om een bepaalde keuze te maken als ze de kans hebben gekregen om mee te denken over deze beslissing (Mouter et al., 2023).

## Klimaatadaptatie

### **Introductietekst:**

Het klimaat verandert: de zeespiegel stijgt en we hebben meer te maken met zowel droogte als wateroverlast. Dat beseffen we elke dag beter. Huizen kunnen niet overal meer worden gebouwd. Ook maken veel mensen zich zorgen over hoe goed hun woning bestand is tegen wateroverlast. Daarnaast is zuiniger gebruik van drinkwater door huishoudens nodig. Ook industrie en landbouw moeten minder water gebruiken. De natuur heeft immers ook water nodig. Zelfs in het waterrijke Nederland is bewuster omgaan met water heel belangrijk. Ons aanpassen aan het veranderende klimaat kost veel geld. Maar belangrijker nog, het dwingt ons om keuzen te maken. Keuzen over welk watergebruik en welk landgebruik we waar in Nederland mogelijk willen blijven maken. Keuzen over de risico's die we voor onszelf en de mensen na ons acceptabel vinden. Er staat ons een hoop te doen, maar het is haalbaar. Zeker als het op water aankomt zijn we als Nederlanders gewend om vooruit te denken. Wel moeten we nu in actie komen.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### *Verwarring over het begrip 'klimaatadaptatie'*

Het begrip 'klimaatadaptatie' is grotendeels onbekend bij deelnemers van de focusgroep, en het wordt verward met klimaatverandering en -mitigatie. De verwarring en onduidelijkheid rondom specifieke maatregelen en begrippen die verband houden met klimaatadaptatie, zoals een klimaatlabel en klimaatbestendige woningbouw, is wijdverbreid. Mensen hebben moeite om deze concepten te begrijpen en te verbinden met concrete acties.

Bovendien ontbreekt bewustzijn en het gevoel van urgentie; velen zien niet direct de noodzaak om zich aan te passen aan een veranderend klimaat. Sommigen geloven dat de gevolgen van klimaatverandering worden overdreven, vooral als deze effecten nog niet persoonlijk worden ondervonden.

#### *Rol van de overheid*

Er bestaat enige mate van scepticisme en weerstand tegen maatregelen met betrekking tot klimaatadaptatie. Sommige deelnemers beschouwen deze maatregelen als een onnodige kostenpost en voelen zich door de overheid gedwongen. De rol van de overheid bij het bevorderen van klimaatadaptatie blijft dan ook onderwerp van discussie. Sommigen pleiten voor een actievere rol van de overheid, terwijl anderen de keuzevrijheid van individuen en bedrijven willen behouden. Er is ook bezorgdheid over transparantie bij de besteding van middelen en de noodzaak van duidelijke communicatie vanuit de overheid.

### Behoeftte aan duidelijke communicatie

Er komt tijdens het focusgroepgesprek duidelijk naar voren dat er behoefte is aan goede en heldere communicatie, en manieren voor burgers om klimaatadaptatie haalbaar en betaalbaar te maken. Ook is het van belang om de manier waarop het verhaal van klimaatadaptatie wordt overgebracht aan te passen om het zo begrijpelijk te maken en het belang ervan te benadrukken.

### Positieve signalen

Ondanks deze uitdagingen zijn er ook positieve signalen. Er is groeiend bewustzijn over de noodzaak om drinkwater te besparen en over het belang van groenvoorzieningen in stedelijke gebieden. Over het algemeen staan mensen positief tegenover verschillende methoden om drinkwater te besparen en zien ze de voordelen van klimaatbestendige woningbouw, zelfs als dit extra kosten met zich meebrengt.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Een groeiend besef

Klimaatverandering is van iedereen en daardoor van niemand. Het besef dat Nederland zich aan moet passen aan de gevolgen van klimaatverandering groeit, maar het gevoel van urgentie varieert. Over het algemeen is er onder het publiek een bewustzijn van de maatregelen ter bestrijding van klimaatverandering, maar er lijkt een gebrek aan diepgaand inzicht te zijn met betrekking tot aanpassingen aan het veranderende klimaat. Mede door media-aandacht groeit dit inzicht wel (de Kluizenaar et al., 2021). Klimaatadaptatie wordt vaak als een ongrijpbaar thema beschouwd (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023b).

Vergeleken met 2016 staan de klimaat en milieu als thema's steeds hoger op de lijst van grootste problemen volgens burgers. In een peiling onder Nederlanders (2023) door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat naar de eigen beleidsdomeinen kwam naar voren dat 'klimaatadaptatie' redelijk hoog scoort als het gaat om het ervaren van urgentie en relevantie.

#### Erkenning van het klimaatprobleem

Over het algemeen erkennen Nederlanders dat er een klimaatprobleem is. In onderzoek naar energie- en waterbesparing kwam naar voren dat 25% zich veel en 44% zich enige zorgen maakt over de gevolgen van klimaatverandering. Een kleine groep mensen (15%) is van mening dat de aandacht voor klimaatverandering sterk wordt overdreven (Brouwer et al., 2019).



Mensen maken zich niet alleen zorgen over de gevolgen van klimaatverandering, maar ook over de gevolgen die de maatregelen hiervoor kunnen hebben. Opvattingen over het klimaat variëren aanzienlijk. Sommigen het belang van maatregelen, terwijl anderen zich zorgen maken over de kosten ervan. Ongeveer een derde van de Nederlanders is bereid tijd en geld te investeren in klimaatadaptieve maatregelen (Miltenburg et al., 2022).

### Gevoel van urgentie

De mate van gevoel van urgentie en het politiek-maatschappelijk draagvlak voor klimaatadaptatie in Nederland is aanzienlijk toegenomen, voornamelijk door de groeiende schade veroorzaakt door extreme weersomstandigheden van de afgelopen jaren. Deze urgentie wordt voornamelijk op gemeentelijk niveau gezien en blijft op individueel minder opgemerkt. Gemeentes voelen de urgentie bezig te gaan met klimaatadaptatie, individuele burgers hebben dit minder (van Bijsterveldt et al., 2021).

Zorgen over klimaatverandering lijken onder individuele burgers vooral gericht op later en elders. Er is optimisme over technologische oplossingen, maar ook pessimisme over de oplosbaarheid van het probleem (Miltenburg et al., 2022).

### Kennisniveau blijft achter

De eigen kennis over (de gevolgen van) klimaatverandering en maatregelen hiertegen wordt vaak overschat door Nederlanders. Men denkt goed op de hoogte te zijn van de mogelijkheden om klimaatvriendelijker te leven en denken bestand te zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering. Deze kennis blijkt in realiteit echter beperkter te zijn dan men zelf denkt. Kennis wordt voornamelijk vergaard via passieve kanalen, zoals nieuws en informatie van energieleveranciers. Mensen doen weinig moeite om zelf informatie op te zoeken. De mate van kennisvergarig hangt samen met de persoonlijke relevantie van het onderwerp. Zo is iemand die in een huurhuis woont minder geneigd om zich te verdiepen in bijvoorbeeld goede isolatie (Gerritsen & Prooij, 2021).

Kennis hebben betekent voor velen de verantwoordelijkheid om iets met deze kennis te doen. Wie eenmaal weet hoeveel water het kost om een spijkerbroek te produceren zal waarschijnlijk minder snel ieder seizoen een nieuwe kopen. Het vermijden van diepgaand inzicht over de gevolgen van klimaatverandering kan daarentegen een tijdelijk gevoel van rust bieden. Het hebben van kennis is niet altijd even aantrekkelijk (Gerritsen & Prooij, 2021). Tenzij iemand bereid is om er iets mee te doen, kan dergelijke kennis cognitieve dissonantie veroorzaken. Dit is een psychologisch concept dat verwijst naar het ongemak dat ontstaat wanneer

iemand tegengestelde overtuigingen, attitudes of gedragingen ervaart (Festinger, 1957).

### Gebrek aan informatie

Het gebrek aan diepgaand inzicht en een gevoel van urgentie in de context van klimaatadaptatie houdt mogelijk verband met het ontbreken van duidelijke doelen en de communicatie hiervan. Om mensen in beweging te krijgen is effectieve communicatie cruciaal (de Graaff et al., 2022).

Er is een potentieel om het onder het bredere publiek onduidelijke begrip 'klimaatadaptatie' te koppelen aan vertrouwde concepten, zoals 'leefbaarheid in de buurt', om zo meer betrokkenheid te creëren. Ondanks dat het klimaat een steeds belangrijker wordend onderwerp is, vertaalt dit zich niet altijd in actief gedrag. Een klimaatvriendelijke houding is gedeeltelijk het resultaat van een groeiend besef van de gevolgen van klimaatverandering (Gerritsen & Prooij, 2021). Hoewel informeren alleen niet voldoende zal zijn voor gedragsverandering, is het wel een belangrijk onderdeel om mensen in beweging te krijgen.

### Acties onder burgers

Nederlanders krijgen in toenemende mate te maken met de gevolgen van klimaatverandering (zoals regenoverlast, droogte en drinkwatertekort) en weten in zekere mate welke maatregelen ze kunnen treffen om klimaatverandering tegen te gaan. Desondanks zijn Nederlanders minder goed op de hoogte welke acties ze kunnen ondernemen om zich aan te passen aan het klimaat (Kanne & Visser, 2019).

Er is een groeiende trend van laagdrempelige acties onder burgers, zoals het verminderen van waterverbruik en het verwijderen van tegels voor wateropvang rondom het huis. Complexere acties, zoals rioolafkoppeling, worden minder vaak uitgevoerd en vereisen mogelijk meer ondersteuning. Mensen lijken welwillend, maar hebben behoefte aan begeleiding bij grotere inspanningen (Kanne & Visser, 2019).

### Rol van de overheid

Nederlanders geven aan dat geaccepteerd moet worden dat de aard en de samenstelling van de natuur door een veranderend klimaat wordt aangepast. Nederland zou niet krampachtig moeten proberen te behouden wat er nu is, maar meebewegen wat mogelijk is (Sijpersma, 2023).

Nederlanders vinden dat de overheid een cruciale rol speelt bij het faciliteren en stimuleren van het omgaan met en het aanpakken van de gevolgen van klimaatveranderingen, zowel voor bedrijven als burgers. Ze zien mogelijkheden hiertoe via beleid, subsidies en informatieverstrekking, maar ook via regelgeving en sancties voor schadelijk gedrag. Het is van belang dat de overheid burgers actief informeert over klimaatbeleid en duurzame initiatieven om het bewustzijn te vergroten en vertrouwen te herstellen (Gerritsen & Prooij, 2021).

Burgers voelen een tendens om de verantwoordelijkheid buiten Nederland neer te leggen, en stellen dat andere landen bijvoorbeeld meer vervuilend zijn en daarom eerst actie moeten ondernemen. Ze lijken moeilijk in te zien dat, onafhankelijk van wie de problemen veroorzaakt, Nederland zelf om moet zien te gaan met de gevolgen ervan. Echter kan dit wel het collectieve actieplan van klimaatverandering beïnvloeden (Kluizenaar & Flore, 2021).

Burgers willen graag actief betrokken worden bij de besluitvormingsprocessen van de overheid. In de context van de relatie tussen burgers en de overheid is burgerparticipatie een belangrijk onderdeel, omdat dit bijdraagt aan het draagvlak voor genomen besluiten (Mouter et al., 2023).

## Deelonderwerp 1: Klimaatlabel

### **Tekst**

De Nederlandse overheid overweegt om net als België een klimaatlabel voor woningen in te voeren. Dit zou vergelijkbaar kunnen zijn met het bestaande energielabel (A t/m G) dat aangeeft hoe energiezuinig een woning is. Het doel van een klimaatlabel is om woningeigenaren en woningcorporaties ertoe aan te zetten hun bestaande woningen meer klimaatbestendig te maken. Dit om ze beter te beschermen tegen wateroverlast (door bijvoorbeeld een groen dak aan te leggen of tegels uit de tuin te halen) of om hun nieuwe woningen klimaatbestendig te bouwen. We zien dat het energielabel werkt. Woningeigenaren investeren in hun woning en het label krijgt ook steeds meer invloed op woningprijzen. Naar verwachting gaat dit ook zo voor een klimaatlabel gelden als die wordt ingevoerd. Dit betekent dan enerzijds dat woningen beschermd worden tegen schade door wateroverlast, anderzijds dat woningeigenaren en huurders via hun woningcorporaties kosten moeten maken voor verbetermaatregelen. Als je huis op een plek staat die gevoelig is voor schade door wateroverlast en je moet meer kosten maken om een goed klimaatlabel te krijgen, accepteer je dat of vind je dat dan onrechtvaardig? Niet iedereen heeft het geld om tot een beter label te komen. Moeten we het label toch invoeren, ook al betekent dit dat de klimaatongelijkheid mogelijk vergroot wordt? De overheid zou ook af kunnen zien van een klimaatlabel en alleen bij nieuwbouw kunnen verplichten dat een woning klimaatbestendig wordt gebouwd. Dat betekent wel dat bestaande woningen minder beschermd zullen blijven.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### *Weinig draagvlak*

De deelnemers geven aan weinig te zien in een klimaatlabel. Ze geven als argument dat het bestaande energielabel al aanzienlijke kosten met zich meebrengt. Ze vinden dan ook dat ze al "veel te veel op kosten gejaagd worden". Deelnemers zien de invoering van het klimaatlabel als iets wat overdreven en ooit weer achterhaald zal zijn.

Desondanks is er wel steun voor het invoeren van een klimaatlabel specifiek voor nieuwbouw. Sommigen pleiten zelfs voor duidelijke verplichtingen waaraan klimaatbestendige nieuwbouw moet voldoen om de noodzaak van een apart label te omzeilen.

#### *Verwarring*

Opvallend was dat deelnemers beperkt begrepen wat een klimaatlabel in zou houden en voor hen zou betekenen. Sommige deelnemers verwarren het klimaatlabel met het energielabel of zien de meerwaarde van een klimaatlabel niet. Ze beschouwen het slechts als nog een label en vragen zich af of er niet al genoeg

labels bestaan. Zo geeft een deelnemer aan: "Voor mijn gevoel verzinnen ze elke week weer een nieuw label." Daarnaast worden zorgen over de toenemende complexiteit van verschillende labels geuit.

### Positieve aspecten

Toch zagen deelnemers die beter begrepen wat een klimaatlabel in zou houden wel de voordelen ervan. Ze zagen met name het potentieel om woningen aan te passen aan het klimaat van de toekomst. Hierdoor zou het risico op schade bij klimaatbestendige woningen kleiner en lager zijn dan bij woningen die dit niet zijn. Deelnemers waren ook positief over het groener maken van woningen en subsidiemogelijkheden.

### Eerlijkheid

Er ontstond discussie in de focusgroep over de mogelijke toename van ongelijkheid als gevolg van een klimaatlabel. Deelnemers vreesden dat mensen met meer financiële middelen hun woningen beter kunnen aanpassen, terwijl anderen met beperkte middelen achterblijven. Niet iedereen zag dit als een nadeel. Een oplossing die realistisch werd geacht, was het enkel toekennen van een klimaatlabel aan nieuwbouwhuizen. Het zou niet realistisch zijn om alle bestaande huizen aan te passen aan een veranderend klimaat.

### Rol van de overheid

Er kwamen verschillende vragen omhoog tijdens het bespreken van dit onderwerp. Dit ging bijvoorbeeld over de omvang van het probleem en het tempo van de invoering van een klimaatlabel. Men wil graag dat de overheid hier duidelijkheid in schept. Deelnemers benadrukten dat veranderingen langzaam en geleidelijk moeten plaatsvinden.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### *Draagvlak voor de maatregel*

Eind 2021 is er in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kwantitatief draagvlakonderzoek uitgevoerd naar verschillende maatregelen (Kanne & Schelde, 2022). Zo ook naar de invoering van een verplicht klimaatlabel bij de verkoop van een woning. In tegenstelling tot de bevindingen van het huidige onderzoek, kwam hieruit naar voren dat slechts 10% van de ondervraagden tegen de invoer van een klimaatlabel is. Van de ondervraagden is 19% voor, 27% meer voor dan tegen, 29% neutraal en 3% weet het niet.

Toch werd ook duidelijk dat het merendeel van de Nederlanders een klimaatlabel voor huizen onbelangrijk voor hun eigen leven vindt. Ruim een kwart (27%) vindt

het (heel) belangrijk, terwijl een op drie (33%) het heel onbelangrijk vinden. Nederlanders vinden een klimaatlabel wél belangrijk voor de samenleving als geheel. Acht procent noemt het heel belangrijk, 33% vindt het belangrijk terwijl 21% het (heel) onbelangrijk vindt.

Dat de reactie van deelnemers op de mogelijke maatregel veel positiever was tijdens dit onderzoek, vergeleken met het huidige onderzoek, kan te maken hebben met de tekst die hen is voorgelegd. Deze was als volgt:

**Voorgelegde tekst draagvlakonderzoek (I&O, 2021)**

*Verplicht klimaatlabel bij verkoop van woning*

Nu kunnen mensen die een woning willen kopen niet zien hoeveel risico er in de omgeving van die woning is op overstroming en overlast door extreme neerslag, hitte en droogte. De overheid wil dat verkopende eigenaren die informatie geven aan mogelijke kopers. Een idee hiervoor is een klimaatlabel in te voeren dat iedere huiseigenaar moet laten opstellen voor zijn woning. Een woning mag dan alleen met klimaatlabel worden verkocht. Het label kost slechts enkele euro's, maar het kan wel effect hebben op de verkoopwaarde van de woning.

In bovenstaande tekst ligt de nadruk op transparantie en informatievoorziening aan potentiële kopers over klimaatrisico's bij het kopen van een woning. Daarnaast wijst de tekst op een groeiende bezorgdheid over klimaatverandering wordt het belang van klimaatbestendigheid benadrukt. Als laatste wordt uit de tekst duidelijk dat het klimaatlabel slechts enkele euro's kost, maar een effect kan hebben op de verkoopwaarde van de woning. Dit kan mensen aanmoedigen om te investeren in klimaatbestendige maatregelen.

In de tekst die in het huidige onderzoek werd voorgelegd aan deelnemers van de focusgroep, ligt de nadruk meer op zorgen en de mogelijke negatieve gevolgen van het hebben van een woning die niet klimaatbestendig is. De tekst benadrukt dat woningeigenaren kosten zullen moeten maken om een goed klimaatlabel te krijgen. Dit kan zorgen baren bij mensen die zich druk maken over financiële lasten. Daarnaast wordt de vraag opgeworpen over of het invoeren van een klimaatlabel de klimaatongelijkheid zou vergroten, omdat niet iedereen dezelfde financiële middelen heeft om te investeren in klimaatbestendigheid. Tot slot wordt de vraag gesteld of het invoeren van een klimaatlabel ook van toepassing zou moeten zijn op bestaande woningen. Dit kan zorgen opleveren bij mensen die al een woning bezitten en geen kosten willen maken voor verbeteringen.

### Geschatte effectiviteit

Over het algemeen verwachten de ondervraagden met de invoering van een verplicht klimaatlabel geen grote effecten op de problemen rondom klimaat. Bijna een kwart denkt wel dat de maatregel een (sterk) positief effect zal hebben. Een klein deel (9%) verwacht negatieve effecten.

### Eerlijkheid

Ook hier werd de mogelijke toename van ongelijkheid als gevolg van een klimaatlabel besproken. Het merendeel van de mensen (41%) beschouwt de maatregel als eerlijk, tegenover een kleiner deel (19%) die de maatregel oneerlijk vindt.

### Vergelijking met het energielabel

Ook in dit onderzoek werd aangegeven dat er al veel labels bestaan en dat deze niet altijd goed functioneren. Er werd verwezen naar het energielabel als voorbeeld van een systeem dat niet goed lijkt te werken en waarvan men verwacht dat het nog lang zal duren voordat het goed werkt. Hierdoor zijn mensen negatief over de haalbaarheid van een soortgelijk nieuw systeem.

### Rol van de overheid

De overheid zal, om het systeem goed te laten werken, een klimaatlabel verplicht moeten stellen. Daarnaast is strikte controle en duidelijke communicatie noodzakelijk. Dit omvat onder andere het verstrekken van gedetailleerde informatie over het gebruik en het nut van een klimaatlabel.

## Deelonderwerp 2: Hitte in steden

### **Tekst**

Klimaatverandering zorgt voor meer hitte in steden. Door dichte bebouwing wordt bij hitte de temperatuur in de stad vaak veel hoger dan daarbuiten. Natuur in de stad zorgt niet alleen voor een aangener leefklimaat, maar ook voor plekken waar verkoeling te vinden is. We verwachten dat hittegolven gaan toenemen. Meer natuur in de stad zorgt dus niet alleen voor een aangener klimaat, maar kan zelfs levens redden omdat kwetsbare mensen zoals ouderen slechter tegen de warmte kunnen. In veel straten in de stad met huizen zonder voortuinen, maar met een stoep, parkeerplaatsen en rijweg, is het lastig om ruimte te vinden voor deze verkoelende natuur. Het aanplanten van bomen en struiken zou mogelijk worden door een deel van de parkeerplaatsen hiervoor op te offeren. Zoals gezegd biedt dat verkoeling en het doet iets positiefs met de beleving van hoe prettig de leefomgeving wordt ervaren. Mensen vinden een prettige leefomgeving fijn. Tegelijkertijd vinden mensen het ook fijn om voor de deur te kunnen parkeren. Als we moeten kiezen: willen we liever het gemak van parkeerplaatsen voor de deur of het comfort en de verkoeling van groen?

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Erkenning van het hitteprobleem

Hoewel het hitte-eiland effect niet expliciet werd genoemd, was de algemene consensus dat hitte in steden als een groeiend probleem wordt erkend. Toch heerst er verdeeldheid over de mate van urgentie en relevantie. Deze verdeeldheid wordt sterk beïnvloed door persoonlijke situaties.

#### Probleem voor later

Sommige deelnemers maken zich zorgen over de toekomst en pleiten voor preventieve maatregelen, terwijl anderen vinden dat Nederland nog geen dringend probleem heeft en daarom geen haast hoeft te maken. Van deze laatste groep hadden de meeste deelnemers de toenemende hitte in steden zelf nog niet ervaren, met de afgelopen zomer als referentiepunt: "Het was afgelopen zomer niet heel erg warm. Volgens mij hoeven we de hitte in de stad niet enorm aan te pakken."

Hitte in steden wordt door een deel meer beschouwd als een uitdaging die vooral voorkomt in Zuid-Europa. Zij zijn van mening dat de aanpak van dit probleem wellicht pas noodzakelijk is als het binnen de komende twee decennia daadwerkelijk een probleem wordt en pleiten voor het besteden van meer aandacht aan onmiddellijke problemen. De nadruk zou teveel liggen potentiële problemen in de verre toekomst.



### Waardering voor groen in de stad

Ondanks de verdeeldheid over het hitteprobleem, erkennen de deelnemers het belang van groen in stedelijke omgevingen. Ze begrijpen dat groene daken een manier zijn om verkoeling aan te brengen in de stad. Ook vindt men het mooi als er meer groen is in de stad en zien ze gezondheidsvoordelen.

### Overwegingen rond parkeerplaatsen

De keuze tussen groen en parkeerplaatsen wordt niet gezien als een strikte tegenstelling. Zo zegt een deelnemer: "Waarom is het vaak of-of en niet allebei?" Een suggestie is om meer ondergrondse parkeerplaatsen te plaatsen om ruimte te maken voor meer groen in de steden, zonder (veel) parkeerplaatsen op te hoeven geven. Toch uiten sommige deelnemers bezorgdheid over de toegankelijkheid van parkeerfaciliteiten voor ouderen en minder mobiele mensen als parkeerplaatsen worden verminderd.

### Nieuwbouw

De meerderheid van deelnemers is het erover eens dat bij nieuwbouw rekening kan en moet worden gehouden met het probleem van hitte in steden. Het bouwen van nieuwe woningen biedt mogelijkheden om specifieke maatregelen te nemen ter bestrijding van hitte-gerelateerde problemen. Mensen lijken terughoudend te zijn om veranderingen in hun vertrouwde omgeving te accepteren. Daarnaast kunnen mensen het idee hebben dat veranderingen in de bestaande omgeving gepaard gaan met veel geld en problemen, vergeleken met nieuwbouw.

Opvallend is dat de deelnemers zonder auto of zonder parkeermogelijkheid recht voor de deur vaker aangeeft dat er bij nieuwbouw rekening moet worden gehouden met meer groen, en dat dit mogelijk ten koste gaat van de parkeermogelijkheden.

### Rol van de overheid

In de ogen van de deelnemers kan de overheid een rol spelen bij het begeleiden van geleidelijke aanpassingen en het nemen van kleine stappen om de steden voor te bereiden op mogelijke toekomstige hitteproblemen. Ze benadrukken dat het nemen van kleine, haalbare stappen en gedragsverandering cruciaal zijn om problemen in de toekomst te voorkomen.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### *Ervaren van verandering*

Onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau (de Kluizenaar & Flore, 2021) liet zien dat 59% van de bevolking voelt dat het weer in Nederland merkbaar is veranderd door klimaatverandering. Daarnaast roepen de problemen rondom hitte

en droogte, en wateroverlast bij ruim zeven op de tien Nederlanders zorgen op (Kanne & Schelde, 2022). Andere emoties worden nauwelijks genoemd. Zowel hitte en droogte, als wateroverlast worden door ongeveer 25% van de mensen als essentieel beschouwd om nu aan te pakken. Het gevoel van urgentie is groter bij het aanpakken van de problemen rondom waterlast, vergeleken de problemen die worden veroorzaakt door hitte en droogte.

Het lijkt erop alsof mensen zich de gevolgen van hitte en droogte minder goed voor kunnen stellen dan die van wateroverlast. Dit zou kunnen komen door het verschil in zichtbare en directe impact. In 2021 heeft heel Nederland kunnen zien hoe huizen, wegen en grond in Limburg zijn overstroomd en hoe groot de impact hiervan was (Provincie Limburg, z.d.).

### Mate van urgentie

Gemeenten besteden sinds 2018 veel meer aandacht aan het hitteprobleem dan daarvoor, en de urgentie is hier duidelijk. Zonder maatregelen zal hittestress steeds vaker voorkomen en tot grote problemen leiden. Gemeenten geven aan bij de (her)inrichting van de openbare ruimte al rekening te houden met een heter en droger klimaat. Daarnaast motiveren veel gemeenten burgers op verschillende manieren om hun eigen buitenruimte en woning hittebestendiger te maken (Kennisportaal Klimaatadaptatie, 2020).

### Media aandacht voor droogte in Nederland

In de zomer van 2023 is er in de media veel aandacht geweest voor de droogte in Nederland. Destijds is er onderzocht wat het Nederlands publiek mee heeft gekregen van het nieuws en hoe het over het algemeen over het onderwerp 'droogte' denkt. Hieruit kwam naar voren dat vier op de vijf Nederlanders iets mee heeft gekregen over de droogte in Nederland (Sijpersma, 2023).

### Vergroenen van de tuin

Het vergroenen van tuinen in stedelijke gebieden heeft direct impact op het hitte-eiland effect en het beperken van wateroverlast. In onderzoek naar tuinbeleving (van den Burg et al., 2021) kwam naar voren dat meer dan 60% denkt dat het vergroenen van de tuin een bijdrage levert tegen de gevolgen van klimaatverandering. Er wordt overwegend positief gereageerd op het vergroenen van de tuin en bijna 40% zegt hier ook aan te werken.

### Gezondheidseffecten

Dat groen kan bijdragen aan de reductie van hitteoverlast, is bekend (Dirven-van Breemen et al., 2011). Er is een duidelijke relatie tussen temperatuur en sterfte;

hitte kan leiden tot een toename in het aantal gezondheidsklachten en tot sterfte (Kennisportaal Klimaatadaptatie, z.d.). Toch is er nog maar weinig bekend over het effect van groen op deze gezondheidseffecten. Dit komt door de samenhang met vele verschillende factoren. Daarnaast worden veel gezondheidsklachten niet direct in verband gebracht met hitte. Meer draagvlak voor maatregelen tegen hittestress kan ontstaan wanneer mensen zich bewust worden van de gezondheidsrisico's (Rudy Klaassen, 2019). Daarnaast zou subsidie op de aanschaf van bomen en planten mensen het meest aanzetten om hun tuin te vergroenen.

### Verantwoordelijkheid

Men vindt dat zowel de overheid als de inwoners van Nederland en de bedrijven en industrieën die er gevestigd zijn een verantwoordelijkheid dragen voor het zo goed mogelijk omgaan met de gevolgen van droogte (Sijpersma, 2023).

### Deelonderwerp 3: Aanpassing aan het klimaat, wie betaalt en bepaalt?

#### **Tekst**

We merken op veel manieren dat het klimaat verandert: extremere buien, periodes van intensere droogte, onaangename hitte, zeespiegelstijging. We moeten Nederland leefbaar houden door onze leefomgeving en het landschap aan te passen aan het klimaat. Via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betaalt het Rijk met de waterschappen mee om de dijken die ons beschermen, te versterken. Ook betaalt het Rijk mee om de beschikbaarheid van zoetwater (voor drinkwater voor huishoudens én voor landbouw en industrie) te verbeteren. Zo wordt een deel van de gevolgen van klimaatverandering aangepakt. Tegelijkertijd moeten er ook veel maatregelen worden genomen in de straat, de wijk, de gemeente of de regio. Bij maatregelen moet je denken aan meer ruimte voor het opvangen en vasthouden van regenwater in de straat en het zorgen dat ziekenhuizen bestand zijn tegen wateroverlast. Lokale en regionale overheden kunnen ter plekke beter bepalen welke maatregelen nodig zijn dan het Rijk en u daar als lokale burger ook gericht bij betrekken. Gemeenten, provincies en waterschappen moeten die maatregelen veelal wel zelf financieren. Om aan geld te komen zullen, afhankelijk van hoeveel maatregelen er in een gebied genomen moeten worden, de lokale belastingen in meer of mindere mate omhoog moeten. Alternatief is dat de rijksoverheid een landelijk fonds inricht waaruit alle maatregelen betaald worden. Dat betekent dat lokale heffingen niet stijgen en dat het voor uw kosten niet meer uitmaakt in welke provincie, waterschap of gemeente u woont. Tegelijkertijd is er dan echter minder ruimte voor lokaal maatwerk. Gemeenten en provincies en ook u hebben dan mogelijk minder invloed op de maatregelen.

#### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

##### Overdreven angst

Deelnemers geven aan dat het debat over klimaatverandering soms wordt gekenmerkt door overdreven angst en overdrijvingen van het probleem. Men krijgt het idee dat ze zich heel veel zorgen zouden moeten maken. Zo geeft iemand aan: "Als ik dit lees, heb ik het idee dat er een vloedgolf gaat komen die Nederland wegvaagt."

##### Voorkeur voor landelijke aanpak

Klimaatadaptatie en besluiten hierover op landelijk niveau spreken meer aan. Deelnemers suggereerden een landelijk fonds, waarbij de financiering en beleidsbepaling op nationaal niveau worden geregeld. Op deze manier draagt iedere burger, ongeacht hun woonplaats, op een gelijke wijze bij aan aanpassing aan het klimaat.

##### Eerlijke financiering

Nationale financiering werd als eerlijker beschouwd dan regionale belastingen waar sommigen dan meer zouden betalen vanwege hun woonlocatie. Een vergelijking

werd gemaakt met andere landelijke fondsen, zoals die voor wegen. Deelnemers gaven aan dat ze het oneerlijk vonden als mensen in risicogebieden, zoals Zeeland, meer zouden moeten betalen voor klimaatadaptatie. Dit idee kreeg brede steun, maar er werd nog wel gediscussieerd over of er onderscheid gemaakt zou moeten worden tussen mensen die in risicogebieden zijn opgegroeid of er zelf voor hebben gekozen daarheen te verhuizen.

### Zorgen over transparantie

Sommige deelnemers gaven aan dat ze bezorgd waren over het gebrek aan transparantie met betrekking tot hoe het geld zou worden besteed. Ondanks de voorkeur voor een landelijke aanpak, wilden ze dat lokale gemeenschappen actief betrokken worden bij de besluitvorming en inzicht hebben in hoe ze bij kunnen dragen aan klimaatadaptatie.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Zorgen over de gevolgen van klimaatverandering

Uit onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau (de Kluizenaar & Flore, 2021) kwam naar voren dat een meerderheid van de mensen in enige mate bezorgd is over klimaatverandering en urgentie ervaart om klimaatverandering tegen te gaan. Deze zorgen gaan ook over de effectiviteit en de kosten van maatregelen om dit probleem aan te pakken. Veel mensen zijn bezorgd dat de voorgelegde maatregelen (zoals vliegtaks, vleestaks, maximum snelheid, etc.) onvoldoende zijn om het klimaatprobleem op te lossen (75%), dat ze het leven duurder maken (74%) of dat ze zorgen voor (meer) moeite om de energierekening te betalen (66%). Hoewel dit niet over klimaatadaptatie gaat, schept dit wel een beeld over het huidige beeld dat er heerst rondom deze kwestie.

De Gemeente Gouda heeft samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland een aanpak bedacht om de wateroverlast in de historische binnenstad te verminderen. Ze wilden het waterpeil in de grachten en riolen in het laagste deel van de binnenstad stapsgewijs verlagen. De inwoners vonden het ontzettend interessant, waren zich bewust van bodemdaling en hadden een positieve insteek, mede door de liefde voor de stad. Deze aanpak kreeg veel lof, zelfs van tegenstanders. Zij gaven aan dat ze goed betrokken worden bij het proces en dat er ook aandacht was voor de bezwaren van inwoners (Dekker, 2020).

### Rechtvaardigheid in klimaatbeleid

De Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid (WRR) heeft recentelijk een rapport uitgebracht waarmee gesuggereerd wordt dat er bij klimaatbeleid niet alleen aandacht besteed moet worden aan doelmatigheid en rechtmatigheid, maar

ook rechtvaardigheid (Hulscher et al., 2023). Draagvlak voor klimaatbeleid kan afkalven wanneer dit niet als rechtvaardig gezien wordt. Dit lijkt aan te sluiten op de bevindingen van het huidige onderzoek in de zin dat beide benadrukken dat mensen het als oneerlijk beschouwen als bepaalde groepen meer moeten betalen vanwege hun woonlocatie of blootstelling aan klimaatrisico's.

## Deelonderwerp 4: Klimaatbestendige woningbouw

### **Dilemma**

Als woningen klimaatbestendig zijn gebouwd, is het risico op schade door klimaat kleiner en lager. Tegelijkertijd brengt klimaatbestendig bouwen extra kosten met zich mee en zijn klimaat bestendige woningen duurder.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Verwarring rond klimaatbestendige woningbouw

De term 'klimaatbestendige woningbouw' zorgt voor verwarring onder deelnemers. Men begrijpt niet goed wat het inhoudt en associeert het vooral met duurzame praktijken, zoals het gebruik van zonnepanelen, warmtepompen, goede isolatie en het opslaan van zonne-energie. Ook het stoppen met aardgas wordt genoemd. Een klimaatbestendig huis is goed bestand tegen extreme hitte in de zomer of langdurige en hevige regen. Echter, een klimaatbestendig huis is niet per definitie duurzaam of energiezuinig (Achmea, 2019).

#### Erkenning van het belang

Ondanks dat het aanvankelijk niet direct duidelijk was wat er verstaan wordt onder klimaatbestendige woningbouw, erkennen deelnemers wel het belang ervan. Men ziet het nut ervan in, ook als dit extra kosten met zich meebrengt. Wel blijft betaalbaarheid een zorg. De meerderheid vindt klimaatbestendige woningbouw belangrijk, maar wil dat het voor iedereen betaalbaar blijft. Toch zien mensen wel in dat klimaatbestendige woningen op de lange termijn kosten kunnen besparen door schade te voorkomen, vooral gezien de toenemende extreme weersomstandigheden zoals hittegolven en overstromingen.

#### Goedkopere woningen

Sommige mensen maken zich zorgen dat niet iedereen de extra kosten voor klimaatbestendige bouw kan dragen, vooral gezien de stijgende woningprijzen en het tekort aan beschikbare woningen. Zo geeft iemand aan: "Laten we nu eerst maar eens zorgen voor meer en betaalbaardere woningen, voordat we ons gaan focussen op het klimaatbestendig maken van een woning."

#### Rol van de overheid

Er bestaat verdeeldheid over de rol van de overheid in klimaatbestendige woningbouw. Sommigen willen verplichte milieuvriendelijke bouw, terwijl anderen de keuzevrijheid willen behouden vanwege financiële beperkingen. Een deelnemer zegt: "Het moet aan individuen en bouwbedrijven worden overgelaten om te kiezen. Lokale overheden kunnen helpen door grootschalige aankopen te faciliteren om de kosten te drukken."

### Financiële tegemoetkomingen en bewustwording

Het verstrekken van subsidies voor klimaatbestendige woningen wordt vaak genoemd als aanpak, evenals het informeren van burgers over de voordelen van klimaatbestendig bouwen en hen aanmoedigen om deze aanpak te omarmen. Een ander idee is om rentetarieven op leningen te verlagen om klimaatbestendige woningen betaalbaarder te maken. Men vindt: "Als je iets verplicht dan moet je ook subsidies geven. Ik zou het niet zo gauw verplichten."

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Gebrek aan kennis en bewustzijn

De Klimaatadaptatiemonitor (Achmea, 2021) laat zien dat mensen wel graag iets willen doen met klimaatbestendigheid, maar de urgentie niet voelen hier op korte termijn iets mee te doen. Mensen begrijpen niet goed wat het begrip inhoudt, dus is het moeilijk om hen te motiveren. Slechts 6% van de respondenten geeft aan (veel) te weten over klimaatbestendige woningen. Door dit gebrek aan kennis zien ze het als een complexe uitdaging en gaat men er niet mee bezig.

Dit kennisgebrek in combinatie met het idee dat klimaatbestendige woningbouw veel geld kost, maakt het voor burgers lastig om er iets mee te doen. Hoewel er opties zijn om financiële vergoedingen te krijgen voor investeringen, maken nog maar weinig mensen hiervan gebruik. Het is dan ook van belang dat Nederlanders op de hoogte zijn van de mogelijkheden hiertoe en moeten weten bij wie ze hiervoor terecht kunnen.

#### Ervaren van overlast

Twee derde van de Nederlanders geeft aan wel eens overlast door extreme weersomstandigheden te ervaren. Onder deze weersomstandigheden staat hitte bovenaan (27%), gevolgd door regen en wind (beide 26%). Ondanks dat hitte de meeste overlast veroorzaakt, beschouwen mensen storm als het grootste klimaatrisico voor hun woning, zoals 34% van de ondervraagden aangegeven. Dit is een afname ten opzichte van het voorgaande jaar, toen dit percentage nog op 40% lag. Regen en hitte worden op de tweede plaats genoemd, beide met 25%. Het lijkt erop dat de weersomstandigheden rond het moment van het onderzoek invloed hebben op de resultaten (Achmea, 2021).

#### Zorgen om extreme weersomstandigheden

Opmerkelijk is, dat meer dan de helft van de mensen zich weinig tot geen zorgen maakt over schade aan hun woning door klimaatverandering. Dit komt door het idee dat er nog genoeg tijd is en de maatregelen die men al getroffen heeft. Zo



gaf iemand aan: "De veranderingen zijn te langzaam om daar direct gevolgen door te hebben." En iemand anders zei: "We hebben een heel stevig en robuust huis, met erg dikke muren dat al >100 jaar oud is. Daar gebeurt wellicht iets met het dak bij heftige wind, maar verder is het stabiel."

De mensen die zich wel zorgen maken, vragen zich vooral af of hun huis bestand is tegen stormen, extreme hitte of overstromingen. Iemand uit deze zorgen: "Ik hoor in de omgeving van verzakking en scheuren in de woning door de droogte... Loop ik dat risico ook?" (Achmea, 2021).

### Gedekt voor schade

Uit onderzoek onder ruim 13.000 testpanelleden met een woonverzekering (Radar, 2022a) gaat een meerderheid ervan uit gedekt te zijn in geval van klimaatschade. Dit omvat schade aan hun huis en bezittingen als gevolg van veranderende klimaatomstandigheden, zoals overstromingen, verzakkingen door droogte en stormschade. Echter blijkt dit vaak niet het geval te zijn. 89% van de respondenten weet niet wat het verschil is tussen overstromingen veroorzaakt door grote rivieren of kleine sloten, of zelfs dat dit verschil bestaat. Bovendien neemt bijna de helft van de respondenten (46%) ten onrechte aan dat hun verzekering verzakkingen aan hun huis, veroorzaakt door droogte, dekt. Evenzo denkt maar liefst 92% van de respondenten dat hun woonverzekering stormschade vergoedt, terwijl dit niet altijd het geval is.

Het onderzoek laat zien dat 51% van de respondenten niet verwacht dat ze ooit hun woonverzekering nodig zullen hebben voor klimaatschade. Dit is opmerkelijk, aangezien klimaatschade nu al voorkomt.

### Vertrouwen op waterbeheer

De Nederlandse burger vertrouwt erop dat het waterbeheer in Nederland goed geregeld is. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) concludeert dat kennis over de gevaren van wateroverlast bij Nederlanders tekortschiet (Havekes & Hofstra, 2014). Bijna tien jaar geleden wisten individuele burgers niet goed wat er nodig is om veilig in Nederland te kunnen werken en wonen. Nederlanders zijn zich vaak niet bewust van het werk van Waterschappen, en bij het (ver)bouwen van huizen wordt er nog te weinig (preventief) rekening gehouden met waterbeheersing. Ander onderzoek vond dat waterbewustzijn structureel hoger is onder ouderen, hoger opgeleiden en inwoners van evacuatiegebieden (Dekker, 2020).

## Maatregelen

Een deel van de Nederlanders geeft aan al maatregelen te hebben genomen om hun huis klimaatbestendig te maken en noemen het installeren van zonnepanelen als voorbeeld (Achmea, 2021). Deze maatregel is echter geen manier om het huis meer klimaatbestendig te maken. Deze verwarring kan voor een vertekend beeld in onderzoek zorgen. Een maatregel die wel bijdraagt aan klimaatadaptatie is de aanschaf van een regenton. Hierbij werd een stijging van 4% ten opzichte van vorig jaar gevonden. Over het algemeen lijkt kostenbesparing een belangrijke drijfveer te zijn voor het nemen van klimaatadaptieve maatregelen.

Redenen waarom mensen nog geen maatregelen hebben genomen zijn: de perceptie dat het te duur is (27%), het idee dat de verantwoordelijkheid ergens anders ligt (27%), een gebrek aan kennis (16%), er nog niet over nagedacht hebben (15%), onwetendheid (13%), de noodzaak er niet van inzien (11%), een gebrek aan tijd (6%), en het niet weten wat het oplevert (5%).

## Rol van de overheid

Bijna 70% van de ondervraagden vindt het hebben van een klimaatbestendige woning belangrijk, waarbij bijna de helft (49%) van de respondenten zichzelf verantwoordelijk acht voor deze verandering. Het merendeel van de mensen (67%) is van mening dat ze zelf kunnen bijdragen aan het klimaatbestendig maken van hun woning. Deze percentages lijken een stuk hoger te zijn dan gevonden in het huidige onderzoek. Een reden hiervoor kan zijn, dat mensen klimaatadaptatie en -mitigatie door elkaar halen, zoals dit ook met het voorbeeld van zonnepanelen het geval was.

In vergelijking met het voorgaande jaar is er een lichte stijging in de overtuiging dat de overheid een rol moet spelen (59% dit jaar tegenover 57% vorig jaar). Ongeveer 40% van de respondenten ziet de verantwoordelijkheid voor klimaatbestendigheid bij de gemeente, terwijl 31% naar de overheid wijst en 20% naar de woningcorporatie (Achmea, 2021).

## Deelonderwerp 5: Besparen van drinkwater

In het kader van het online panelonderzoek naar drinkwaterbesparing werd geen specifiek dilemma gepresenteerd, maar werd de houding van respondenten met betrekking tot het besparen van drinkwater en de verschillende specifieke mogelijkheden hiertoe uitgevraagd.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Noodzaak

Dat mensen zich steeds bewuster zijn van de dringende behoefte om drinkwater te besparen, vanwege de toenemende schaarste en milieuoverwegingen is duidelijk. De beschikbaarheid van drinkwater wordt als een groeiend probleem gezien. Zo zegt iemand: "Water lijkt er nu nog voldoende te zijn, maar ook dat is eindig. We moeten er zuinig mee omgaan, zeker nu het steeds droger wordt in de zomers."

#### Enthousiasme

De meerderheid van de deelnemers toont enthousiasme voor verschillende manieren om drinkwater te besparen. Het ging hier om korter douchen, het gebruiken van de kleine knop op het toilet, en bij droogte de tuin niet sproeien en het zwembad niet vullen. Dit enthousiasme wordt aangewakkerd door de erkenning van de voordelen van drinkwaterbesparing voor het milieu, financiële besparingen, en de voorbereiding op toekomstige schaarste.

#### Manieren om het bewustzijn (nog meer) te vergroten

Hoewel het bewustzijn rondom drinkwaterbesparing al hoog is en de meeste mensen positief staan tegenover diverse methoden om dit te bereiken, suggereert men dat het nog meer kan. Zo worden voorlichtingscampagnes voorgesteld om het bewustzijn te vergroten over de waarde van drinkwater, schaarste en het belang van besparen.

#### Financiële beloningen

Er is steun voor kortingen en financiële beloningen

Ook is er steun voor kortingen en financiële beloningen voor huishoudens met een laag waterverbruik, evenals subsidies voor waterbesparende apparatuur. Investerings in gescheiden watersystemen, zoals het gebruik van regenwater voor toiletten en tuinen, worden als positief gezien.

#### Rol van de overheid

Er heerst brede overeenstemming dat de overheid moet streven naar het bevorderen van drinkwaterbesparing en voorlichting hierover moet geven, zonder

daarbij gebruik te maken van verplichtingen of verboden. Deelnemers geven aan dat excessief gebruik van drinkwater mag worden aangepakt door het toepassen van hogere tarieven.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Bewustzijn

De OESO stelde in 2014 vast dat het bewustzijn van Nederlanders met betrekking tot (kraan)water opvallend laag was. De KWR suggereert dat dit gebrek aan bewustzijn mogelijk kan leiden tot verminderde steun voor noodzakelijke investeringen en gedragsverandering. Hoewel er momenteel geen duidelijke trend van "waterschaamte" lijkt te bestaan, is de meerderheid van de mensen in Nederland zich bewust van schaarste van kraanwater (Brouwer et al., 2019). Dit bewustzijn lijkt in bijna tien jaar tijd dus behoorlijk te zijn veranderd.

Slechts een kleine minderheid (9%) denkt dat er in Nederland genoeg water is voor de komende 25 jaar en dat ze niet zuinig hoeven om te gaan met water. De meerderheid (65%) is juist van mening dat zuinig omgaan met water noodzakelijk is, terwijl een klein percentage neutraal (19%) of zonder mening (7%) is.

#### Erkenning van het probleem

Er zijn groeiende zorgen over de beschikbaarheid van voldoende kraanwater. Het aantal mensen dat zich hier zorgen over maakt is tussen 2018 en 2020 gestegen van 25% naar 29%. Burgers erkennen droogte steeds meer als een probleem. Deze zorgen en bewustwording leiden tot een groeiende intentie onder burgers om thuis meer kraanwater te besparen. In 2018 gaf iets minder dan de helft van de mensen (46%) aan te willen besparen, terwijl dit inmiddels is gestegen tot 69%. Het aantal mensen dat aangeeft geen water te willen besparen blijft echter constant rond de 12% (Brouwer et al., 2019).

#### Waterverbruik de afgelopen decennia

Tussen 2003 en 2014 daalde het drinkwaterverbruik in huis met bijna 8% van 138 naar 127 liter per persoon per dag. Deze besparing kwam vooral door zuinigere wasmachines en toiletten. De laatste jaren stijgt het waterverbruik in huis weer, onder meer door de toenemende droogte en warmte (Drinkwaterplatform, 2022). Dus hoewel het bewustzijn de afgelopen decennia lijkt te zijn toegenomen, vertaalt dit zich niet per se in het gedrag zuiniger om te gaan met drinkwater. Dit laat zien dat duurzaam denken nog niet hetzelfde is als duurzaam doen (Kanne et al., 2020).

## Maatregelen

Wat betreft het gebruik van waterbesparende apparaten in huis, heeft 69% een zuinige wasmachine en/of vaatwasser, 63% een besparende douchekop en 49% een waterbesparend toilet. Slechts een kleine groep (4%) geeft aan bepaalde toepassingen niet te hebben maar wel de wens daartoe. Voor warmtepompen en zonneboilers liggen deze percentages iets hoger, respectievelijk 6% en 7% (Brouwer et al., 2019).

In het eerdere draagvlakonderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gekeken naar draagvlak voor gedifferentieerde drinkwatertarieven (basis- en plustarief) als maatregel voor drinkwaterbesparing (Kanne & Schelde, 2022). Bijna een kwart van de respondenten (23%) was helemaal voor de maatregel en een derde (32%) is meer voor dan tegen. Steun voor de maatregel hangt sterk af van de douchetijd in huishoudens. Slechts 31% van de Nederlanders die gemiddeld langer dan tien minuten douchen ondersteunen de maatregel, terwijl bijna twee derde (64%) dit doet als er korter dan 5 minuten wordt gedoucht.

De OESO concludeerde eerder dat vooral niet-financiële maatregelen, zoals communicatie en bewustwording, kunnen bijdragen aan het voorkomen van grote veranderingen in de vraag naar drinkwater, vooral tijdens schaarste (Brouwer et al., 2019). Zo zouden prijsprikkels in de vorm van heffingen weinig tot geen effect hebben vanwege de beperkte elasticiteit van de vraag.

## Verantwoordelijkheid

In tegenstelling tot de bekende slogan "een beter milieu begint bij jezelf," legt de meerderheid van de mensen de verantwoordelijkheid voor de besparing van water en energie buiten henzelf. Voor oplossingen kijken relatief de meeste Nederlanders naar de rijks- (35%) en lokale overheid (11%) en het bedrijfsleven (23%). Slechts 15% is van mening dat de grootste verantwoordelijkheid van het zuiniger omgaan met grondstoffen bij huishoudens ligt. Dan wel primair bij de andere huishoudens en niet bij het eigen. Er moet nagedacht worden over hoe verschillende groepen burgers meer betrokken kunnen worden en hoe beter aangesloten kan worden bij hun belevingswereld (Brouwer et al., 2019).

## Rol van de overheid

Om duurzamer gedrag met betrekking tot drinkwater te bevorderen benoemt men bewustwording, beloning voor zuinigheid en een hoog plustarief als essentiële acties die de overheid moet ondernemen. Een kwart van de bevolking vindt het cruciaal dat de overheid nu actie onderneemt om het drinkwatertekort aan te

pakken, terwijl 66% dit (zeer) belangrijk vindt. Slechts 6% beschouwt het als helemaal niet of niet zo belangrijk. Drinkwater krijgt de hoogste prioriteit bij droogte, aangezien ruim de helft van de Nederlanders dit als het belangrijkste tijdens droogte beschouwt (Kanne & Schelde, 2022).

Daarnaast wordt gesuggereerd dat het droogteprobleem in Nederland meer zichtbaar gemaakt moet worden. Burgers willen meer voorgelicht worden en beter worden betrokken in het proces om dit probleem aan te pakken. Ze kunnen bijvoorbeeld meedenken en goede initiatieven aandragen. Daarnaast wordt het uitdelen van gratis regentonnen genoemd (Sijpersma, 2023).

## Gezonde leefomgeving

### **Introductietekst:**

Nederland is een klein en dichtbevolkt land. Fabrieken, veehouderijen, wegen en vliegvelden bevinden zich vaak dicht bij waar mensen wonen. Omwonenden kunnen zo via lucht, bodem en water schadelijke stoffen binnenkrijgen. Ook kunnen omwonenden last hebben van geluidsoverlast of stank. Op een aantal sommige plekken gaat dat ten koste van de gezondheid. In een recent advies van het College voor de Rechten van de Mens staat dat Nederland meer moet doen aan de effecten die klimaat en leefomgeving kunnen hebben op de gezondheid van mensen.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Associaties met het begrip

Bij een gezonde leefomgeving denkt niet iedereen meteen aan de bodem, water en lucht die invloed hebben op de gezondheid. De gezonde leefomgeving wordt geassocieerd met de invloed van de omgeving op de gezondheid, inclusief de impact van mensen in de omgeving op de mentale gezondheid en de levensstijl die de lichamelijke gezondheid beïnvloedt.

Bewustzijn van schadelijke stoffen in bodem, water en lucht is vaak afhankelijk van nieuwsberichten, maar wordt over het algemeen weinig besproken buiten de context van het nieuws. Desondanks is er wel bekendheid met de bredere invloed van de omgeving op de gezondheid, met inbegrip van kwesties zoals de impact van windmolens op mens en natuur.

#### Verantwoordelijkheid

Het feit dat Nederland dichtbevolkt is, wordt erkend als een reden om zorgvuldig na te denken over de invloed van industrie op de gezondheid van mensen. Dit wordt beschouwd als een verantwoordelijkheid van de overheid. De overheid wordt gezien als de instantie die verantwoordelijk is voor het beschermen van de burgers. Er is een algemene consensus dat de overheid een actieve rol moet spelen in het waarborgen van een gezonde leefomgeving.

Wanneer het gaat om schadelijke stoffen als gevolg van het gedrag van burgers, wordt de vrijheid van burgers als belangrijk beschouwd. Men vindt dat de vrijheid van burgers niet te veel beperkt mag worden. Specifieke situaties, zoals de invloed van Tata Steel op de gezondheid en wonen onder een vliegroute, worden gezien als factoren die de gezondheid kunnen beïnvloeden.

## *Bevindingen uit eerder onderzoek*

### Prioriteit

Onderzoek van ongeveer twintig jaar geleden liet zien dat milieuonderwerpen niet de hoogste prioriteit hadden in de ogen van de Nederlandse burgers (Mulder et al., 2005). Gezondheidszorg en sociaaleconomische onderwerpen scoorden een stuk hoger, wat ook nu nog het geval is. Men vindt milieuonderwerpen over het algemeen wel steeds belangrijker worden. De bescherming van de samenleving tegen vervuiling wordt als belangrijk ervaren, waarbij milieubeleid als een relevante bijdrage hieraan wordt gezien (Beumer et al., 2023).

### Zorgen omtrent het milieu

Ongeveer twee derde van de Nederlanders (62%) maakt zich zorgen over het milieu, waarbij luchtvervuiling (51%), klimaat (51%), en niet-verdwijvende vervuilende stoffen (50%) als voornaamste zorgen worden genoemd.

### Rol van de overheid en burgerparticipatie

Burgers begrijpen dat er harde keuzes gemaakt moeten worden, maar zien dit graag gebeuren in samenwerking met experts en vanuit een duidelijke visie (Miltenburg et al., 2022). Hoewel de overheid wordt gezien als de aangewezen partij om beslissingen te nemen, benadrukken Nederlanders het belang van het meenemen van hun belangen en standpunten, vooral bij veranderingen in hun lokale leefomgeving. In een goedwerkende democratie zouden burgers betrokken moeten worden bij besluiten die hun leefomgeving raken (Mouter et al., 2023).

### Standpunt bij milieubeleid

Bij het aanpakken van milieuproblemen hechten burgers waarde aan het principe dat de grootste vervuilers de grootste verantwoordelijkheid moeten nemen, waarbij de vervuiler betaalt. Tevens benadrukken ze het belang van een eerlijke verdeling van lusten en lasten, waarbij huishoudens met lagere inkomens beschermd moeten worden tegen de financiële gevolgen van milieubeleid (Beumer et al., 2023).

### Voorkeuren

Een ruime meerderheid (83%) van de Nederlanders is van mening dat milieuvervuiling voorkomen moet worden in plaats van achteraf opgelost. Als Nederlanders een afweging moeten maken tussen verschillende types milieubeleid met verschillende effecten, dan doen zij liever iets dan niets. Dit geldt voor alle type maatregelen (zoals bijvoorbeeld subsidies, maar ook belastingen). Wel vinden mensen dat de aanpak richting bedrijven en inwoners anders moet zijn. Bij beleid gericht op bedrijven prevaleert het principe van 'de vervuiler betaalt'. Bij



milieubeleid richting inwoners zien Nederlanders het liefst een beleid dat hen financieel ondersteunt, zoals subsidies en fiscale maatregelen. Naast stimulerende maatregelen hebben Nederlanders echter bijna even graag verplichtende maatregelen, zoals het verbieden van vervuilende dingen en het verplichten van schonere alternatieven. Opvallend is dat het belasten van vervuilend gedrag van burgers minder populair is, ondanks dat dit minder impact heeft op de keuzevrijheid van burgers vergeleken met verbieden en verplichten (Mouter et al., 2023).

## Deelonderwerp 1: Gevaarlijke stoffen

### **Tekst**

Waterafstotende chemische stoffen worden al lange tijd nuttig toegepast in bijvoorbeeld antiaanbakpannen en op regenpakken. Nu blijken die stoffen nauwelijks afbreekbaar te zijn en zich over de hele wereld te verspreiden, tot aan de Noordpool toe. Vervuiling die door de mens veroorzaakt is strekt zich dus al zover uit. Dichter bij huis In Nederland vinden we de stoffen in het water en in de bodem en die krijg je daar niet zomaar meer uit. De Nederlandse overheid moet een manier vinden om met de vervuiling van het water en bodem door deze stoffen om te gaan. De rijksoverheid vraagt zich af of zij veel geld moet uitgeven om sterk vervuild water en de bodem in Nederland schoon te maken. Of moet zij juist meer inzetten op voorlichting van mensen die in de buurt van sterk verontreinigd water en bodem wonen. Die mensen wordt dan afgeraden om deze grond te gebruiken om groente op te verbouwen of te zwemmen in een groot deel van de plassen en sloten in die omgeving.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Belangrijk maatschappelijk onderwerp

Deelnemers geven aan dat schadelijke stoffen geen directe invloed hebben op hun dagelijks leven. Toch wordt het wel gezien als een belangrijk maatschappelijk onderwerp, vooral gezien de afhankelijkheid van schoon water en de algemene gezondheid van de aarde.

#### Strengere wetten en preventie

Deelnemers vinden dat er strengere wetten moeten worden opgesteld om gevaarlijke stoffen te verbieden. Dit zou van essentieel belang zijn om zowel mensen als de natuur te beschermen. Asbest wordt genoemd als een voorbeeld van een situatie waarin een stof ooit als nuttig werd beschouwd, maar later als ongeschikt en schadelijk werd erkend. Dit benadrukt het belang van proactief handelen door de overheid.

#### Opruimen van schadelijke stoffen

De groep is ook van mening dat de overheid verantwoordelijkheid moet nemen voor het opruimen van schadelijke stoffen die zich al in de natuur bevinden. Dit is met name van belang omdat sommige schadelijke stoffen mogelijk al aanwezig zijn in de bodem, lucht of water, zonder dat bedrijven, burgers en zelfs de overheid zich daarvan bewust zijn. Objectief en onafhankelijk onderzoek, wordt als cruciaal beschouwd om deze stoffen op te sporen en aan te pakken. Het RIVM is dit niet volgens enkelen.

## Maatregelen

Hoewel voorlichting en bewustwording ook worden genoemd als relevante aspecten, vindt de groep dat dit minder belangrijk is dan preventieve maatregelen en bescherming. Toch wordt opgemerkt dat voorlichting over de gevaren van schadelijke stoffen en de impact ervan op de natuur nog steeds belangrijk is.

## Internationale samenwerking

Opvallend is dat de groep zich afvraagt waarom de aanpak van gevaarlijke stoffen beperkt is tot Nederland en waarom er geen samenwerking met buurlanden bestaat, aangezien vervuiling niet stopt bij de grenzen. Dit wekt zorgen op over de ernst van de situatie en het gebrek aan internationale samenwerking.

## Rol van de overheid

Deelnemers zijn het erover eens dat de overheid een cruciale en actieve rol heeft in het beschermen van haar burgers tegen gevaarlijke stoffen.

## *Bevindingen uit eerder onderzoek*

### Urgentie

In Nederland hechten mensen over het algemeen grote waarde aan een veilige leefomgeving, met specifieke aandacht voor milieu en gezondheid. Dit aspect wordt beschouwd als zeer belangrijk, waarbij de urgentie en relevantie ervan hoog scoren in de publieke opinie (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023b). Het verlangen naar een veilige leefomgeving met betrekking tot milieu en gezondheid weerspiegelt de bredere maatschappelijke betrokkenheid bij het welzijn van zowel individuen als de gemeenschap als geheel.

### Antiaanbaklaag koekenpan

In onderzoek van een aantal jaar geleden kwam naar voren dat de helft van de Nederlanders bij de aankoop van een koekenpan erop let of er PFAS in is verwerkt (Radar, 2017). Een derde van de mensen (33%) geeft aan er niet op te letten of überhaupt niet te weten wat PFAS is of dat het in pannen verwerkt is. Verder zou 17% er graag op willen letten, maar het te ingewikkeld vinden.

Tegenwoordig weet bijna iedereen dat er iets aan de hand is met de antiaanbaklaag van koekenpannen. Maar wat dat iets is, weten velen niet blijkt uit onderzoek (Radar, 2022b). Van de mensen die wel eens een koekenpan kopen, geeft 87% aan te willen weten waar de pan van gemaakt is. De meest genoemde reden hiervoor is het gevaar voor de gezondheid. Toch verwachten veel mensen niet dat ze hier in de winkel expliciet op moeten letten, omdat het qua regelgeving in Europa wel goed zit.

### Maatschappelijke onrust

Industriële bedrijven produceren producten waarvan de productieactiviteiten gepaard gaan met emissies van schadelijke stoffen. Deze emissies dragen samen met emissies van andere bronnen (zoals houtstook en verkeer) bij aan de totale concentratie schadelijke stoffen waaraan omwonenden van zulke bedrijven blootgesteld worden. Op verschillende plaatsen in Nederland bestaat maatschappelijke onrust over de emissies van bedrijven en de gezondheidsrisico's voor omwonenden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft daarom in 2021 besloten om een onderzoek te starten naar de bescherming van omwonenden tegen langdurige blootstelling aan emissies van bedrijven (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2023).

Hieruit kwam naar voren dat omwonenden van industriële bedrijven zich niet gehoord en serieus genomen voelen. Ze hebben het gevoel dat noch de veroorzaker van mogelijk schadelijke emissie (bedrijven), noch degene die grenzen voor emissie bepaalt en daarop toeziet (overheid) het voor hen opneemt. Dit veroorzaakt een gevoel van wantrouwen bij de omwonenden. Ze hebben het gevoel dat verandering pas tot stand komt na externe druk.

### Maatregelen

Omwonenden zien graag scherpere normering, een vergunningsverlening, en toezicht en handhaving om het probleem omtrent mogelijk schadelijke emissies aan te pakken (Opheikens, 2023). Daarnaast vinden Nederlanders het belangrijk dat de grootste vervuilers het meeste moeten doen en dat de vervuiler betaalt (Beumer et al., 2023).

## Deelonderwerp 2: Luchtkwaliteit

### **Tekst**

Ieder jaar sterven 11.000 Nederlanders door luchtvervuiling. Zonder luchtvervuiling zouden Nederlanders 9 maanden langer leven. Omdat fabrieken steeds schoner moeten produceren, is de luchtvervuiling door houtstook (fijnstof die vrijkomt uit openhaard, houtkachel, BBQ) inmiddels vergelijkbaar met die van de hele industrie in Nederland. Luchtvervuiling door houtstook kan vooral bij mist en windstil zorgen voor soms ernstige overlast en gezondheidsklachten omdat de rook dan blijft hangen. Die gezondheidsklachten gelden zowel voor de stokers zelf als voor omwonenden. Mensen met een longziekte (astma, COPD, bronchitis), ouderen en kinderen krijgen eerder gezondheidsklachten door de rook. Deze mensen kunnen benauwd worden, veel hoesten, of krijgen (blijvend) een slechtere longfunctie. Daar zou de overheid wat aan willen doen, maar tegelijkertijd vinden mensen een brandend haardvuurtje of barbecue heel gezellig en willen dat graag behouden. Hoe hier mee om te gaan vraagt om keuzes. Mogelijke maatregelen waar de overheid aan denkt is misschien een landelijk stookverbod bij mistig en windstil weer. Ook zou de overheid houtstook-vrije zones rondom scholen, ziekenhuizen en verpleeghuizen kunnen instellen om kwetsbare groepen te beschermen. Het langzaam maar zeker gaan verbieden van houtstook, zoals in andere landen al het geval is, zou ook een keuze kunnen zijn.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### *Invloed op het dagelijks leven*

Gedurende het gesprek kwamen luchtkwaliteit en het gebruik van houtkachels prominent naar voren. Een slechte luchtkwaliteit, dan wel of niet als gevolg van houtverbranding, had voor een aantal deelnemers een duidelijke impact op het dagelijks leven. Specifiek werd de nadruk gelegd op gezondheidseffecten en overlast van rook. Zo gaf een deelnemer aan directe persoonlijke gevolgen van een verslechterde luchtkwaliteit, zoals benauwdheid, op de gezondheid te merken.

Ook werden er verhalen over rook van burens die hun huizen via ventilatiesystemen binnendringen gedeeld. Dit leidt tot aanzienlijke overlast in het dagelijks leven. Men vindt het echter moeilijk om met de burens hierover in gesprek te gaan. Ze voelen de neiging het onderwerp aan te snijden, maar zijn terughoudend omdat ze anderen hun plezier, van bijvoorbeeld de houtkachel, niet willen ontnemen. Ook willen ze niet als 'zeurpieten' worden bestempeld.

#### *Maatschappelijk belang*

Het noemen van het aantal sterfgevallen als gevolg van slechte luchtkwaliteit benadrukt het belang van schone lucht en vestigt de aandacht op de reële gezondheidsimpact. Deelnemers beseften daarnaast dat luchtvervuiling niet alleen mensen treft, maar het milieu als geheel. Ten slotte werden verhoogde zorgkosten

als gevolg van een verslechterde luchtkwaliteit benoemd. Het probleem van een slechte luchtkwaliteit wordt gezien als een maatschappelijk probleem dat bewustwording vereist, mogelijk met kostenbesparingen in de zorgsector.

### Overheidsregulering

Deelnemers pleitten voor overheidsregulering als oplossing voor dit probleem, variërend van een verbod op houtkachels in woonwijken tot het promoten van alternatieven zoals elektrische barbecues. Er werd positief gereageerd op een stookverbod bij slecht weer, maar men vraagt zich af hoe haalbaar en handhaafbaar dit zou zijn. Handhaving is essentieel om ervoor te zorgen dat deze maatregelen daadwerkelijk worden nageleefd.

### Rol van de overheid

De overheid speelt volgens deelnemers een belangrijke rol bij het aanpakken van luchtkwaliteitsproblemen en het gebruik van houtkachels. Tevens werd het belang van duidelijke communicatie bij de invoer van maatregelen benadrukt. De overheid speelt een cruciale rol bij het informeren van het publiek over de redenen achter dergelijke maatregelen en hoe ze bijdragen aan een betere leefomgeving.

Aan de andere kant vinden Nederlanders dat de rol van de overheid niet te groot moet worden. Excessieve overheidsbemoediging moet voorkomen worden.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Prioriteit

Uit onderzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023b) kwam naar voren dat Nederlanders het probleem rondom overlast door houtstook, vergeleken met andere beleidsdomeinen van het ministerie, niet zo urgent en relevant vinden. Slechts twee tot drie op de tien mensen geeft aan dit onderwerp in bepaalde mate belangrijk te vinden.

#### Gezelligheid voornaamste reden

Ongeveer één op de vijf Nederlanders (21%) stookt zelf wel eens hout. De meest gebruikte manier om dit te doen is door middel van een vuurkorf, tuinhaard of kampvuur (48%), houtkachel (42%), een barbecue (35%) of open haard (18%).

Nederlanders zijn over het algemeen positief over houtstook. Ze vinden het gezellig, lekker warm en leuk om te doen. Van de Nederlanders die aangeeft zelf wel eens hout te stoken is gezelligheid (73%) de belangrijkste reden om dit te doen (Veenvliet & Elschot, 2023).

### Ervaren van overlast

In onderzoek naar de ervaringen, het gedrag en de houding van het Nederlands publiek omtrent houtstook kwam naar voren dat de meerderheid van de Nederlanders naar eigen zeggen geen overlast ervaart van houtstook (68%). Ongeveer een op de drie Nederlanders (32%) ervaart hier wel last van (Oomen & Kamphuis, 2019). Recenter onderzoek vond dat 25% van de Nederlanders regelmatig tot vaak overlast van houtstook in de omgeving ervaart (Veenvliet & Elschot, 2022). De overlast die dan ervaren wordt is vaak stankoverlast (79%) en dat men de ramen en deuren moet sluiten om de geur buiten te houden (49%). Ook worden lichte irritaties enkele keren genoemd. Overlast wordt vaker toegeschreven aan buitenshuis stoken (23%) dan aan binnenshuis stoken (16%) (Oomen & Kamphuis, 2019).

### Gevolgen voor de gezondheid

Ongeveer de helft van de Nederlanders is van mening dat houtstook slecht is voor de luchtkwaliteit (55%) (Oomen & Kamphuis, 2019). Nederlanders denken dat hout stoken voor de stoker even schadelijk is voor de gezondheid als voor omwonenden (Veenvliet & Elschot, 2022). In 2019 was nog geen sprake van een maatschappelijke discussie, maar onduidelijk is of deze nu wel bestaat. Wie overlast ervaart gaat niet praten met de houtstokers, maar sluit de deuren en ramen (Oomen & Kamphuis, 2019). Er blijkt een hoge drempel te zijn om omwonenden hierop aan te spreken.

Het zelf ervaren van gezondheidsklachten, of gezondheidsklachten van huisgenoten of mensen in de omgeving is de belangrijkste reden om beter, minder of geen hout te stoken. Van de Nederlanders die hout stoken geeft 61% aan dat men beter, minder of niet zal stoken als er een stookverbod komt en 80% dit doet als erop geattendeerd wordt dat er bij bepaalde weersomstandigheden niet gestookt mag worden (Veenvliet & Elschot, 2022).

### Rol van de overheid

Als het gaat om maatregelen tegen de overlast die wordt veroorzaakt door houtstook, vindt 40% dat de overheid dit moet doen. Iets minder Nederlanders (35%) vinden dat de overheid dit niet moet doen en 25% zegt dit niet te weten. Van de mensen die vinden dat de overheid zich niet hoeft te bemoeien geeft men aan dat hout stoken een individuele keuze is. De belangrijkste reden dat er wel maatregelen zouden moeten worden genomen, is het zorgen voor een goede luchtkwaliteit. Dit wordt wel gezien als een taak van de overheid (Veenvliet & Elschot, 2022). De overheid zou daarnaast alternatieven voor houtstook moeten stimuleren.

## Maatregelen

Voorlichting wordt door 70% van mensen gezien als een goede maatregel om problemen als gevolg van houtstook tegen te gaan. 38% van de Nederlanders vindt dat er meer regelgeving moet komen om overlast te beperken. Voor een verbod op houtstook in woonwijken is met 23% weinig draagvlak (Oomen & Kamphuis, 2019).

Nederlanders die zelf geen hout stoken vinden vaker dan Nederlanders die zelf wel hout stoken dat de overheid maatregelen moet nemen om te zorgen voor een goede luchtkwaliteit (53% tegenover 15%), bij windstil weer en mist het stoken van hout moet verbieden (43% tegenover 23%) en smog moet voorkomen (26% tegenover 13%) (Veenvliet & Elschot, 2022).



### Deelonderwerp 3: Huizen bouwen op minder geschikte plekken

#### **Tekst**

In Nederland is een groot tekort aan woningen. Er zullen de komende jaren dan ook veel woningen bijgebouwd moeten worden. Er is echter slechts beperkte ruimte voor nieuwe woningen. Vaak is die ruimte er nog wel op plekken waar je misschien beter niet kunt bouwen. Denk aan bouwen langs snelwegen, waar de geluids- en luchtkwaliteitsnormen overschreden worden of aan het bouwen van huizen in lage polders waar een overstromingsrisico bestaat. De rijksoverheid staat voor bepaalde keuzes staat als het gaat om het bouwen van nieuwe huizen. Hiermee samenhangend vraagt zij zich af of mensen zaken als luchtkwaliteit, geluidshinder of overstromingsrisico laten meewegen bij hun keuze om ergens te gaan wonen. Ook denkt zij na of de overheid sowieso degene moet zijn die bepaalt waar huizen gebouwd moeten worden of dat gemeenten dat zelf moeten bepalen, afhankelijk van wat mensen belangrijk vinden.

#### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

##### *Invloed op het dagelijks leven*

Het is algemeen bekend dat er woningnood in Nederland heerst. Sommigen van de deelnemers ervaren deze woningnood persoonlijk of zien het in hun familie gebeuren.

##### *Verschillende meningen*

Sommige deelnemers beschouwden het bouwen van huizen op minder geschikte locaties als geen haalbare optie en zagen dit als vragen om moeilijkheden. Anderen benadrukten dat als er toch werk wordt gemaakt van het opruimen en reinigen van dergelijke locaties, het ook mogelijk is om ze te verstevigen en geschikt te maken voor bewoning.

##### *Keuzevrijheid*

Als mensen bewust kiezen om op minder geschikte locaties te wonen en zich hiervan bewust zijn, wordt hier anders naar gekeken. Deze mensen kiezen er namelijk zelf voor om op deze plekken te wonen en maken geen aanspraak op hulp of vergoedingen.

Verder wordt aangekaart dat kopers meer zeggenschap hebben over de locatie van hun woning dan huurders, wat invloed heeft op de keuzemogelijkheden van verschillende groepen.

##### *Potentiële oplossingen*

Er werden ideeën geopperd over het instellen van een maximumaantal huizen per persoon en het herverdelen van bestaande woningen om efficiënter met

beschikbare ruimte om te gaan. De aanwezigheid van veel leegstaande panden werd aangehaald als een potentieel onbenutte bron van huisvesting. Ook stelden deelnemers voor om meer in de hoogte te bouwen op geschikte locaties, waarbij de term 'hoogbouw' niet per se betekende dat wolkenkrabbers nodig waren.

#### *Rol van de overheid*

Burgers zijn van mening dat de overheid een cruciale rol moet spelen in het nemen van beslissingen over dit onderwerp. Ze pleiten voor een landelijke aanpak, waarbij de overheid wetgeving moet opstellen die voor heel Nederland geldt. Dit voorkomt onnodige regionale verschillen in beleid. Ook suggereert men dat gemeenten maar beperkt beslissingen kunnen nemen, mede vanwege een tekort aan expertise.

Deelnemers stelden voor dat de oplossing mogelijk ook kan liggen in een samenwerking tussen verschillende overheidsniveaus, waarbij gemeenten lokale kennis bieden, terwijl de rijksoverheid een controlerende functie vervult.

#### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

Geen eerdere literatuur.

## Deelonderwerp 4: Productkosten & invloed op milieu, dier en mens

### **Dilemma**

Consumenten geven de voorkeur aan goedkope producten. Tegelijkertijd is men zich bewust dat goedkope producten vaak minder duurzaam en schadelijker zijn voor mens, dier en milieu.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Bewustzijn

De resultaten van het huidige onderzoek tonen aan dat de meeste consumenten zich bewust zijn van bovenstaand dilemma. Mensen geven aan de voorkeur te geven aan goedkope producten, maar tegelijkertijd ook weten dat deze producten vaak minder duurzaam en schadelijker zijn voor het milieu, dieren en mensen. Toch letten veel mensen vooral op de prijs in bijvoorbeeld de supermarkt, en staan ze niet zo stil bij de gevolgen voor mens, dier en milieu bij het kopen van goedkopere producten.

#### Individuele versus gezamenlijke verantwoordelijkheid

Aan de ene kant wordt benadrukt dat individuen de verantwoordelijkheid hebben om bewuste keuzes te maken over wat ze kopen en consumeren. Sommigen van hen geloven dat het belasten van schadelijke producten consumenten zou stimuleren om milieuvriendelijkere alternatieven te kiezen. Iemand geeft aan: "We hebben allemaal de keuze in wat we kopen. Als je kiest voor producten die belastend zijn voor dier en milieu moet je daar ook voor betalen."

Aan de andere kant wordt het idee van gezamenlijke verantwoordelijkheid naar voren gebracht. Voorstanders pleiten voor belastingmaatregelen op schadelijke producten als een manier om het milieu te beschermen. Ze benadrukken solidariteit en compensatie voor lagere inkomens.

#### Financiële maatregelen

Een voorgestelde maatregel is prijsdifferentiatie, waarbij milieuvriendelijke producten kunstmatig goedkoper worden gemaakt en schadelijke producten duurder worden. Deze aanpak beoogt consumenten aan te moedigen milieuvriendelijke alternatieven te zoeken en te stimuleren om bewustere keuzes te maken. Dit kan door middel van belastingen, maar ook subsidies worden genoemd: "Ik zou een subsidie geven aan de makers of kwekers van bio producten zodat ze goedkoper kunnen worden ingekocht."

### Ware productkosten

Deelnemers reageren positief op het idee om de kosten van milieu-, dier-, en mensschade op producten weer te geven. Dit zou bewustwording stimuleren en consumenten informeren over de impact van hun keuzes. Men ziet dit als een manier om consumenten te helpen een weloverwogen keuze te maken.

### Betalingsbereidheid

Ondanks de positieve reacties op het idee om de ware productprijs te tonen, blijkt dat weinig mensen daadwerkelijk bereid zijn om meer te betalen voor milieu-, dier- en mensvriendelijke producten. Niet iedere consument zou het duurdere product kunnen betalen en hiervoor te kiezen. Dit laat zien dat mensen de gezamenlijke verantwoordelijkheid belangrijk vinden. "Niet iedere individuele consument kan de duurdere, betere keuze voor een milieuvriendelijk product maken. Het is dus een gezamenlijke verantwoordelijkheid om de extra kosten voor onze rekening te nemen."

### Rol van de overheid

Over het algemeen verwacht men dat de overheid een actieve rol speelt bij het creëren van een duurzamere samenleving, zowel door regelgeving en beleidsmaatregelen als door bewustwording en prikkels.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Onderzoek bij Albert Heijn

Recentelijk heeft de Albert Heijn To Go een experiment uitgevoerd rondom koffie om te kijken of de *true price* een manier is om klanten een duurzamere keuze te kunnen laten maken. Hieruit bleek dat 44% van de mensen het concept 'true price' kent en 36% deze prijs zou willen betalen. 20% gaf aan een andere keuze te hebben gemaakt door de true price (zoals bijvoorbeeld wisselen tussen soorten koffie) (Albert Heijn, 2023).

De verkoopresultaten daarentegen indiceren iets anders. Hier kwam uit naar voren dat 15% van de consumenten de true price betaald aan de kassa. Daarnaast werd niet gevonden dat mensen een andere keuze hadden gemaakt. Dit verschijnsel kan voortkomen uit een kloof tussen intentie en gedrag, ook wel bekend als de intention-behaviour gap. Hierbij bestaat er een afstand tussen de intentie om iets te doen en daadwerkelijk tot actie overgaan. Het koesteren van duurzame gedachten is nog geen garantie voor daadwerkelijk duurzaam handelen. Opvallend was dat consumenten van de plant-based variant vaker ervoor kozen de true price te betalen (31%). Het lijkt erop dat 'groenere' klanten meer bereid zijn (en dit ook daadwerkelijk doen) om de echte prijs te betalen (Albert Heijn, 2023).

### Onderzoek bij Alley's

Restaurant Alley's aan de Rijnstraat 8 heeft ook een onderzoek lopen naar de true price. Hier wordt vooral gekeken naar hoeveel bezoekers van het restaurant daadwerkelijk de true price betalen. De eerste week betaalde een grote groep mensen de true price, maar later vlakke dit af naar 12% (Denk Doe Duurzaam, 2023). Toch wist niet iedereen altijd wat de true price inhield als ze het betaalden. Een deel van de mensen heeft aangegeven de sociale druk te hebben gevoeld om de true price te betalen toen daar bij de kassa naar werd gevraagd.

## Deelonderwerp 5: Normen rondom uitstoot

### **Dilemma**

Als de normen voor uitstoot van fabrieken strenger zijn, wordt de gezondheid van inwoners beter beschermd. Tegelijkertijd kan dit betekenen dat fabrieken niet meer aan de normen voldoen en moeten sluiten.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Bescherming van de gezondheid

De deelnemers zijn allemaal van mening dat gezondheid altijd voorop moet staan bij het maken van beleid. Ze benadrukken dat fabrieken die zich niet aan de normen houden, niet zomaar gesloten moeten worden, maar eerder geholpen moeten worden om te verduurzamen. Gezondheid wordt als onbetaalbaar beschouwd, en de meerderheid benadrukt dat het behoud van de gezondheid prioriteit heeft boven economische welvaart. Men geeft aan: "Het is vervelend als er banen verloren gaan, maar de gezondheid van Nederlandse burgers zou altijd het belangrijkste moeten zijn."

#### Werkgelegenheid en economische belangen

Sommige deelnemers benadrukken dat een sterke economie en voldoende werkgelegenheid van essentieel belang zijn voor het welzijn van de bevolking. Ze wijzen erop dat werkloosheid en armoede moeten worden voorkomen.

#### Meer regels en handhaven

Respondenten suggereren verschillende maatregelen om uitstoot te verminderen. Ze benadrukken het belang van strengere normen en handhaving voor fabrieken. Daarnaast pleiten ze voor de stimulatie van innovatie en verduurzaming van productiemethoden.

Er is echter ook kritiek op de huidige normen en handhaving. Sommige deelnemers uiten twijfels over de eerlijkheid van metingen, terwijl anderen vinden dat de normen in Nederland te streng zijn. Deze verdeeldheid weerspiegelt het debat over hoe streng de regels zouden moeten zijn en hoe ze gehandhaafd moeten worden. Iemand plaatst een kanttekening: "Meteen sluiten die fabrieken of heel hoog belasten. Ik vraag me af of het er wel eerlijk aan toe gaat, die metingen."

En daarnaast zegt iemand: "Dat is best moeilijk. Maar ik denk niet dat je de regels aan moet scherpen als het werkgelegenheid kost en daardoor de economie nog slechter wordt als dat het nu is."

### Verplaatsen van fabrieken en omscholing

Naast strengere regels en handhaving wordt het idee geopperd om fabrieken te verplaatsen naar locaties waar ze minder impact hebben op omwonenden. Tegelijkertijd wordt voorgesteld om te investeren in omscholing van fabrieksmedewerkers wiens banen verloren gaan bij sluiting of verplaatsing van industrie.

### Rol van de overheid

Respondenten beschouwen het als een morele plicht van de overheid om de gezondheid van haar burgers te beschermen. Ook werkgelegenheid wordt belangrijk gevonden. Ze zien de rol van de overheid als cruciaal bij het balanceren van gezondheid en economische belangen in beleidsvorming met betrekking tot uitstootnormen.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Prioriteiten en afwegingen

Resultaten van eerdere studies laten zien dat Nederlanders de gezondheid en het milieu hoger plaatsen dan het behoud van bedrijven die van groot belang zijn voor de Nederlandse economie (Beumer et al., 2023). Desondanks zijn er ook burgers die benadrukken dat het cruciaal is voor de overheid om ervoor te zorgen dat economisch belangrijke bedrijven in Nederland blijven. Zij stellen dat Nederland niet te afhankelijk moet worden van het buitenland (Mouter et al., 2023). Voor velen hangt de mate waarin de overheid zich moet inzetten voor het behoud van bedrijven in Nederland af van de bereidheid van deze bedrijven om te verduurzamen. Een respondent benadrukt bijvoorbeeld: "Bedrijven die niet kunnen of willen verduurzamen, horen niet thuis in Nederland."

### Werkgelegenheid versus gezondheid

Hoewel Tata Steel nog steeds een belangrijke werkgever is, blijkt uit een data-analyse dat de betekenis van het bedrijf voor de werkgelegenheid momenteel aanzienlijk kleiner is dan enkele decennia geleden. Het mogelijk wegvallen van werkgelegenheid leidt echter niet noodzakelijkerwijs tot werkloosheid, aangezien de mogelijkheden voor Tata Steel-medewerkers om snel schoon en gelijksoortig werk te vinden in de nabije omgeving overwegend goed tot zeer goed zijn. Werkgevers in de regio Noord-Holland staan in de rij voor de werknemers van Tata Steel (Intelligence Group, 2023).

### Betrokkenheid van burgers

Wat betreft de rol van de overheid geven burgers aan dat het van groot belang is om zoveel mogelijk betrokken te worden bij beslissingen die gaan over het milieu

en de leefomgeving (Mouter et al., 2023). Burgers zouden inzicht hebben in het dagelijkse leven en hebben het gevoel dat ze soms te maken krijgen met besluiten waar de overheid niet voldoende over heeft nagedacht. Bovendien zouden burgers in een goed functionerende democratie moeten worden betrokken bij beslissingen die van invloed zijn op hun leven.



## Mobiliteit van de toekomst

### **Introductietekst:**

Nederland moet in verband met mobiliteit in de toekomst nu al keuzes maken over hoe wij reizen, onze wegen en ons openbaar vervoer. Nieuwe wegen bouwen zit er de komende tijd niet in. Ze kosten een hoop geld en ruimte. Ook zit de stikstofcrisis ons in de weg. Daarom moeten we bedenken hoe we ons huidige netwerk van weg en spoor slimmer kunnen gebruiken om aan onze reisbehoeften te voldoen. De manier waarop we nu reizen is verre van ideaal. Auto's worden gemiddeld steeds groter, zwaarder en leger. We gebruiken ook nog veel fossiele brandstoffen. Elektrische voertuigen kunnen een belangrijk deel van de oplossing zijn. Voor de productie van elektrische auto's zijn echter zeldzame materialen nodig. Steden proberen vervuilende auto's te weren, om de kwaliteit van de lucht en leefomgeving te verbeteren. De vraag is of het mogelijk is om het aantal gereden kilometers te verminderen en tegelijkertijd de duurzaamheid van de gereden kilometers te verbeteren. Kan Nederland vooroplopen in de wereldwijde overstap naar een duurzamer en slimmer gebruik van onze wegen en spoor? Deze uitdaging vraagt om een verstandige en vastberadenheid aanpak.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Associaties met mobiliteit

Mobiliteit in Nederland wordt sterk geassocieerd met kernwaarden zoals vrijheid, toegankelijkheid, en duurzaamheid. Burgers beschouwen mobiliteit als een essentieel onderdeel van hun dagelijks leven, waarbij de vrijheid om zich onafhankelijk te verplaatsen centraal staat. De waarde die mensen hechten aan de vrijheid om moeiteloos van A naar B te reizen, benadrukt de cruciale rol van mobiliteit in het dagelijks functioneren. Bovendien wordt de toegankelijkheid van reizen binnen Nederland als essentieel beschouwd, waarbij de algemene opvatting is dat mobiliteit goed geregeld is, waardoor burgers snel en efficiënt hun bestemming kunnen bereiken.

#### Toegankelijkheid voor alle burgers

Er bestaat een brede consensus over de noodzaak van toegankelijke mobiliteit voor alle burgers, ongeacht hun woonplaats. Dit benadrukt het collectieve streven naar gelijke kansen en mogelijkheden op het gebied van mobiliteit in heel Nederland.

#### Rol van de overheid

Er bestaat een algemene voorkeur om de overheid pas in te laten grijpen als dat echt noodzakelijk is. Deelnemers willen bedrijven en burgers in eerste instantie de kans geven om problemen met mobiliteit aan te pakken voordat de overheid regulerende maatregelen neemt.

De toekomst van mobiliteit in Nederland vraagt om een evenwichtige benadering, waarbij de nadruk ligt op individuele keuzevrijheid, bedrijfsinitiatieven en passende overheidsmaatregelen. Belangrijk hierbij is een sterk accent op samenwerking tussen alle belanghebbenden om mobiliteit toegankelijk, duurzaam en veilig te houden. Deze gezamenlijke inspanningen zijn essentieel om een harmonieus mobiliteitslandschap te creëren dat voldoet aan de diverse behoeften van de Nederlandse samenleving.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Trots en bezorgdheid

Burgers zijn over het algemeen trots op de uitstekende infrastructuur van Nederland. Bruggen, viaducten, fietspaden, snelwegen en het openbaar vervoer worden in het bijzonder genoemd. De flexibiliteit om vrijwel overal te kunnen komen, samen met de voortdurende optimalisatie van de infrastructuur, weerspiegelt de positieve kijk op mobiliteit (Miltenburg et al., 2022).

Echter, naast deze trots komen ook zorgen naar voren, vooral met betrekking tot plattelandsgebieden die steeds moeilijker bereikbaar worden. Deze zorg laat een groeiende bezorgdheid over de gelijke toegang tot mobiliteit in verschillende delen van het land zien (Miltenburg et al., 2022).

#### Verantwoordelijkheid buiten het individu

Het merendeel van de Nederlanders (65%) maakt zich zorgen om de opwarming van de aarde. Om hier iets aan te doen kijken burgers vooral naar de overheid en het bedrijfsleven. Aan hun eigen (niet zo duurzame) gedrag lijken ze, ondanks goede intenties, weinig te willen of kunnen veranderen. Teveel nadruk op individuele keuze en verantwoordelijkheid maakt dat mensen wel duurzaam denken, maar hun gedrag in de praktijk toch niet aanpassen (Kanne et al., 2020). Dit geldt ook voor mobiliteit.

#### Maatregelen

De oplossing ligt wellicht binnen slimme prijsprikkels en gecombineerde maatregelen, die gewenst gedrag stimuleren en ongewenst gedrag bemoeilijken.

## Deelonderwerp 1: Stadsdistributie

### **Tekst**

Sinds de coronatijd heeft thuisbezorging een grote vlucht genomen; de busjes van Post NL, DHL, Albert en Picnic rijden af en aan en parkeren lukraak hun voertuig. Het gemak voor de consument is groot, maar voor bewoners is er veel overlast: uitlaatgassen, parkeerproblemen, verstopte wegen. Ook de bevoorrading van winkels heeft er last van. Met zero-emissiezones - gebieden waar alleen elektrische voertuigen mogen komen - wordt de milieuoverlast weliswaar beperkt, maar wat blijft zijn de verkeersproblemen. Mag de overheid ingrijpen in de keuze van consumenten om dingen aan de deur te krijgen? Moet de overheid thuisbezorging inperken om de leefbaarheid van steden te garanderen? En bedrijven verplichten pakjes af te leveren op verzamelpunten in de buurt? Of laten betalen om aan huis te mogen leveren? En geldt dat dan weer niet op het platteland? Of is het niet aan de overheid zich daarmee te bemoeien?

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Invloed op het dagelijks leven

Deelnemers merken dat het aantal bezorgdiensten in hun straten, variërend van pakketbezorgers tot voedsel- en boodschappenleveranciers, gestaag toeneemt. Ze ervaren negatieve gevolgen van de groeiende aanwezigheid van bezorgdiensten, waaronder overlast door asociaal gedrag van chauffeurs en het parkeren van grote bezorgbussen voor de deur, wat het straatbeeld verstoort en als onprettig wordt ervaren.

#### Creëren van afhaalpunten

Deelnemers brachten enkele positieve ideeën naar voren om het probleem rondom stadsdistributie aan te pakken. Zo wordt het creëren van centrale afhaalpunten waar pakketten kunnen worden opgehaald en afgeleverd als een goede oplossing gezien. Bewoners verwachten dat het aantal bezorgers op straat hiermee zal verminderen. Wel wordt ingezien dat het een uitdaging kan zijn om geschikte locaties voor deze afhaalpunten te vinden, mede omdat deze locaties voor iedereen goed bereikbaar moeten zijn.

#### Duurder maken van thuisbezorging

Men is het erover eens dat thuisbezorging van pakketten aanzienlijk duurder zou moeten worden en dat deze kosten hoger moeten liggen dan bezorging bij een afhaalpunt. Dit zou kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal bezorgingen aan huis. Hierbij geven deelnemers wel aan dat het belangrijk is om ervoor te zorgen dat deze afhaalpunten toegankelijk zijn voor iedereen, ongeacht persoonlijke situatie.

## Rol van de overheid

Deelnemers erkennen dat er problemen zijn met bezorgdiensten en dat er snel actie moet worden ondernomen. Er is een voorkeur om bedrijven en burgers in eerste instantie de kans te geven om deze problemen aan te pakken voordat de overheid ingrijpt. Een deelnemer zegt: "De overheid moet zich ergens pas mee bemoeien als het echt verkeerd gaat en als andere partijen er niet uitkomen."

Over het algemeen staan deelnemers niet positief tegenover overheidsingrijpen bij problemen met stadsdistributie. Er heerst een gevoel dat de overheid zich al te vaak bemoeit met verschillende aspecten van het dagelijks leven, en sommigen benadrukken het belang van de vrije keuze van burgers om iets thuis te laten bezorgen of elders op te halen.

## *Bevindingen uit eerder onderzoek*

### Tevredenheid afhaalpunten

Ongeveer 85% van de respondenten van het Radar Testpanel maakt regelmatig gebruik van afhaalpunten, volgens een onderzoek uit 2020. Twee op de drie heeft zo'n punt binnen een kilometer van hun huis, terwijl een kleine minderheid (2%) meer dan vijf kilometer moet reizen. De toegankelijkheid en openingstijden van afhaalpunten worden over het algemeen positief beoordeeld, evenals de locaties in de buurt.

Ondanks dat centrale afhaalpunten voordelen bieden, geven respondenten ook aan zich soms bezwaard te voelen bij het brengen en ophalen van pakketten, vooral wanneer dit in een (kleine) winkel is. Redenen hiervoor zijn het gevoel medewerkers af te leiden van hun 'echte' werk (43%), drukte (29%) en de houding van de medewerkers op het afhaalpunt (32%).

Toch is niet iedereen van mening dat er iets gedaan moet worden aan de bezorgdrukke. In een panelonderzoek onder 3000 Nederlanders kwam naar voren dat 65% vindt dat er niets aan de bezorgdrukke hoeft te veranderen (Radar, 2022c).

### Maatregelen tegen bezorgdrukke

Belasting bovenop bezorgkosten wordt door sommigen beschouwd als een manier om bewustwording over online bestellen te vergroten en milieuproblemen aan te pakken. Een minderheid (14%) is voorstander van belasting op pakketten als mogelijke oplossing, terwijl 3% zelfs pleit voor volledige afschaffing van online bestellen en bezorgen.

Een andere maatregel die wordt geopperd is het invoeren van vaste bezorgmomenten per gemeente per week, waarvoor extra kosten in rekening gebracht worden voor snelle levering. Een meerderheid van de respondenten (94%) geeft aan graag een 'geen haast' optie te willen, om bezorgers lucht te geven. Bijna de helft van de deelnemers (44%) hoeft daar niets voor terug en ongeveer een even groot deel (43%) wil hier wel iets voor terug, zoals bijvoorbeeld zelf het bezorgmoment mogen kiezen. 14% van de mensen geeft aan dat ze enkel gebruik maken van deze optie als het scheelt in kosten (Radar, 2021).

Een andere voorgestelde maatregel is het invoeren van retourkosten voor online bestelde producten. Ongeveer 22% van de respondenten is hier helemaal voor en een kwart is meer voor dan tegen (25%), terwijl 18% helemaal tegen is. Velen verwachten positieve effecten op leefbaarheid en CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar er zijn zorgen over handhaving en draagvlak. Mogelijke oplossingen omvatten het verhogen van het bedrag, verplichte deelname van bedrijven en voorlichting via de media om bewustwording te vergroten (Kanne & Schelde, 2022).

### Flitsbezorging

Flitsbezorging, waarbij boodschappen binnen enkele minuten worden bezorgd, krijgt gemiddelde reacties. Terwijl een klein percentage positief is, benoemen anderen nadelen zoals kosten, minimum bestelbedragen, beperkte assortimenten en vertraagde bezorging. Veel respondenten staan negatief tegenover flitsbezorging, met name vanwege zorgen over verkeersveiligheid en een vervuild straatbeeld. De milieuvriendelijke aspecten van fietskoeriers worden dan wel weer gewaardeerd.

Van de mensen die nog geen flitservaring hebben, is de overgrote meerderheid om bovenstaande redenen niet van plan om er gebruik van te maken, 14% overweegt dit wel (Radar, 2022d).

## Deelonderwerp 2: Bereikbaarheid voor iedereen

### **Tekst**

Provincies moeten buslijnen op het platteland schrappen waarin te weinig passagiers zitten. Die leveren namelijk nauwelijks iets op. Maar die buslijnen zijn voor een klein deel van de bewoners wel onmisbaar om werk, onderwijs, zorg, supermarkten en familie/vrienden te bezoeken. Dan toch maar een weinig gebruikte voorziening overeind houden om mensen op het platteland de mogelijkheid te bieden te blijven reizen? Je kunt ook de focus leggen op de bereikbaarheid van mensen die geen auto kunnen of mogen rijden, het OV te duur of ingewikkeld vinden en de fiets te gevaarlijk of niet geschikt voor lange afstanden. Of ze nou in de stad of op het platteland wonen. Je moet hen helpen om zich te kunnen verplaatsen, of dat nou via de bus of op een andere manier is. Is het de taak van de overheid om bereikbaarheid voor iedereen te garanderen? Of is dat ieders eigen verantwoordelijkheid omdat mensen zelf de keuzes maken over waar ze wonen en hoe groot hun bereikbaarheid dus is? De rijksoverheid moet financiële keuzes maken. Geeft ze de provincies extra geld om dure en weinig gebruikte buslijnen overeind en het platteland leefbaar te houden? Of geeft ze gemeenten in heel Nederland extra geld om bewoners met een lage bereikbaarheid te helpen via een mobiliteitsbudget? Of zijn er heel andere manieren om te zorgen voor bereikbaarheid van iedereen?

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Brede consensus over toegankelijkheid

Deelnemers van de focusgroep waren het unaniem eens dat niemand, ongeacht of ze in een dorp, stad of op het platteland wonen, mag worden uitgesloten van mobiliteit. Toegankelijkheid wordt beschouwd als een cruciale waarde die Nederland aantrekkelijk maakt om in te wonen.

#### Hoge waardering voor huidige bereikbaarheid

Burgers erkennen dat de huidige bereikbaarheid in Nederland als goed tot fantastisch wordt beschouwd. Ze geven aan dat ze gemakkelijk en snel naar andere delen van het land kunnen reizen, wat bijdraagt aan hun waardering voor Nederland en zelfs nationale trots teweegbrengt.

#### Rol van de overheid

De focusgroep was het erover eens dat er keuzes moeten worden gemaakt met betrekking tot mobiliteit, zoals het prioriteren van buslijnen of het verstrekken van een mobiliteitsbudget. Dit wordt aangedreven door de beperkte beschikbare financiële middelen, die duidelijke besluitvorming vereisen.

De meerderheid van de deelnemers was van mening dat mobiliteit, inclusief gerelateerde beslissingen, binnen het domein van de provincies valt. Dit komt doordat provincies al verantwoordelijk zijn voor andere aspecten van mobiliteit,

zoals openbaar vervoer. Gemeenten werden als te klein en minder geschikt beschouwd om over mobiliteit te beslissen, vooral gezien het feit dat het openbaar vervoer vaak verschillende gemeenten, steden en dorpen verbindt. Een voorstel om de provincies te betrekken bij het in kaart brengen en regelen van bereikbaarheid in samenwerking met gemeenten werd breed gesteund.

### Mobiliteitsbudget

Hoewel deelnemers begrijpen dat er budgettaire beperkingen zijn, erkennen ze dat het verstrekken van een mobiliteitsbudget in sommige situaties een positieve oplossing kan zijn. Met name in gebieden waar het openbaar vervoer minder frequent rijdt of zelfs verdwijnt, zoals op het platteland, kan een mobiliteitsbudget de mobiliteit waarborgen voor mensen die anders benadeeld zouden worden.

### Uitzondering voor bewuste keuzes

Deelnemers benadrukten echter dat sommige mensen er bewust voor kiezen om vanuit de stad naar het platteland te verhuizen, ondanks het lagere niveau van openbaar vervoer op het platteland. In deze gevallen vonden de deelnemers dat deze groep geen recht heeft op een mobiliteitsbudget, omdat hun woonplaats een bewuste keuze is.

Hoewel een mobiliteitsbudget als een positieve stap wordt gezien, hebben sommigen zorgen geuit over mogelijk misbruik van dit systeem. Regiotaxi's en belbussen worden gezien als waardevolle middelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Ervaren bereikbaarheid

Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) heeft gekeken naar hoe de mobiliteit en de bereikbaarheid zich naar verwachting tussen 2018 en 2040 zal ontwikkelen (Jorritsma et al., 2023). Er is gekeken naar vier verschillende typen gebieden:

- Het stedelijk gebied waar de bevolking groeit
- Het stedelijk gebied waar de bevolking afneemt
- Het rurale gebied waar de bevolking groeit
- Het rurale gebied waar de bevolking afneemt

Uit dit onderzoek bleek dat bewoners van alle vier de gebieden geen verschil in het wel of niet kunnen uitvoeren en bereiken van de door hen gewenste activiteiten ervaren. Op een schaal van 1 (laag ervaren bereikbaarheid) tot 7 (hoog ervaren bereikbaarheid) geven de bewoners hun gebied gemiddeld een 6 of iets lager. Ze zijn dus best tevreden over de mate waarin zij de gewenste bestemmingen kunnen

bereiken. De verschillen in de beleving zijn veel kleiner dan op basis van de resultaten van de analyse van potentiële bereikbaarheid zou worden verwacht. Dit wil niet zeggen dat de bereikbaarheid voor iedereen in Nederland dan op orde is. Er is een groep mensen (6%) in zowel stedelijk als het landelijk gebied die hun bereikbaarheid als onvoldoende ervaren.

Een lage mate van potentiële bereikbaarheid hoeft niet te betekenen dat iemand de bereikbaarheid ook daadwerkelijk als laag ervaart. Geografische (bijvoorbeeld lange afstanden) en vervoersnadelen (bijvoorbeeld geen openbaar vervoer) kunnen door individuele factoren worden verzacht, waardoor iemand toch de gewenste activiteiten kan ondernemen. Denk aan autobezit, voldoende inkomen om een auto te kunnen gebruiken, sociale vaardigheden om een lift te regelen, en internettoegang om efficiënt activiteiten te kunnen plannen of zelfs te kunnen vervangen waarvoor moet worden gereisd.

#### Auto blijft dominant

Uit de analyses van het KiM blijkt dat de auto naar verwachting de dominante vervoerskeuze blijft in landelijke gebieden. Het gebruik van regulier openbaar vervoer in deze regio's blijft laag, en deze trend lijkt zich in de toekomst voort te zetten. Kleinschalig openbaar vervoer, zoals taxi's en kleine busjes, kan een belangrijke rol spelen en fungeren als alternatief voor het traditionele openbaar vervoer, met name voor mensen die er sterk van afhankelijk zijn. In landelijke gebieden is het ook interessant om het gebruik van elektrische fietsen te bevorderen op afstanden tussen 15 en 20 kilometer. Het aanleggen van doorfiets- en snelfietsroutes kan bijdragen aan een betere verbinding met stedelijke gebieden.

#### Belangrijk bij het zoeken naar oplossingsrichtingen

Een groot deel van zowel de stedelijke als rurale bevolking ervaart nauwelijks problemen met bereikbaarheid. Bovendien is er weinig verschil in de beleving van bereikbaarheid tussen inwoners van stedelijke en landelijke gebieden. Bij het zoeken naar oplossingen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid is het belangrijk om ook rekening te houden met de perceptie van inwoners over de bereikbaarheid. Momenteel ligt de focus voornamelijk op het aanpakken van problemen en knelpunten die voortkomen uit kwantitatieve analyses, maar deze worden mogelijk niet altijd zo ervaren door de bewoners zelf.

#### Mobiliteit-hubs

In 2018 werd in de provincies Groningen en Drenthe een hub-programma geïntroduceerd, gericht op het faciliteren van toegankelijk vervoer naar gewenste



bestemmingen met diverse vervoersmiddelen. Hubs, als knooppunten van openbaar vervoer, werden uitgerust met voorzieningen zoals deelauto's, P+R faciliteiten, fietsparkeervoorzieningen laadpalen, toiletten, winkeltjes, wifipunten en waterpunten (Reisviahub.nl, z.d.)

### Gedragsfactoren

Een recent onderzoek analyseerde verschillende gedragsfactoren (capability, opportunity en motivation) die de keuze tussen unimodaal en intermodaal reizen via een mobiliteitshub beïnvloeden in Nederlandse plattelandsgebieden (van Doorne, 2023).

#### *Capability*

Ten eerste beïnvloedt de fysieke vaardigheid om auto te rijden het reizigersgedrag. Mensen zonder rijvaardigheid kiezen vaker voor een intermodale reis. Ook psychologische en mentale capaciteiten spelen een rol. Veel respondenten van het onderzoek gaven aan niet bekend te zijn met hub, of het uitzoeken van intermodale reisinformatie en het plannen ervan ingewikkeld en tijdrovend. Aan de andere kant geeft men soms de voorkeur aan het openbaar vervoer, omdat autorijden als belastend ervaren kan worden.

#### *Opportunity*

Ook de fysieke omgeving beïnvloedt het reisgedrag van mensen. Sommige respondenten wonen te ver van een hub om intermodaal te reizen, maar zouden dit wel overwegen als de hub dichterbij was. Bereikbaarheid van de gewenste bestemming en afstand van het eindstation tot de bestemming worden gezien als obstakels. Mensen zijn positief over de faciliteiten rondom hubs (kiosken, toiletten, parkeerplaatsen, etc.).

Verder spelen financiële en materiële middelen, met name autobezit, een rol bij intermodaal reisgedrag. Respondenten zonder auto in het huishouden kiezen eerder voor intermodaal vervoer. Openbaar vervoer wordt als duur ervaren, vooral door respondenten die meerdere auto's bezitten. Het hebben van een auto is vaak een sociale norm in dorpen. Openbaar vervoer wordt als normaler beschouwd wanneer er een hub in de buurt is.

#### *Motivation*

Motivatie blijkt een belangrijke factor te zijn wanneer het gaat om intermodaal reisgedrag. De perceptie van het openbaar vervoer en de auto verschilt sterk onder mensen, en dit beïnvloedt zowel het huidige reisgedrag als de intentie om dit gedrag te veranderen. Intrinsieke motivatie speelt een belangrijke rol voor

intermodale reizigers, onafhankelijk van eerdere ervaringen of de nabijheid van een hub.

Ook gewoontes spelen een significante rol in het dagelijks reisgedrag van mensen. Het blijkt eenvoudig te zijn om met de auto te blijven reizen als dit eenmaal is ingesleten in het gedrag van iemand.

### Oplossingen

Om intermodaal reizen te stimuleren, worden diverse oplossingen voorgesteld: het vergroten van kennis over hubs en vervoersmiddelen, het uitbreiden van het openbaar vervoersnetwerk, het betrekken van werkgevers bij mobiliteitsbeleid en het belemmeren van autogebruik

Hubs bieden kansen voor meer intermodaal reizen in plattelandsgebieden in Nederland. Beleidsmakers moeten een afweging maken tussen de verwachte impact van interventies en de kosten.

### Deelonderwerp 3: Eerlijk op weg naar CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit

#### **Tekst**

Om een duurzame toekomst te realiseren voor onszelf en toekomstige generaties, moet ook de mobiliteit in Nederland CO<sub>2</sub>-neutraal worden. Hiervoor worden al stappen gezet. We rijden steeds meer elektrisch, laten pakketjes steeds duurzamer vervoeren, werken thuis, wandelen veel en nergens wordt zoveel gefietst als in Nederland. Ook de e-bike die met groene stroom opgeladen wordt is al CO<sub>2</sub>-neutraal. Daarnaast rijden onze treinen bijna allemaal op groene stroom. Dat neemt niet weg dat er nog een hoop te doen is. Het overgrote deel van de auto's rijdt nog op fossiele brandstoffen en CO<sub>2</sub>-neutraal vliegen is nog ver weg. Hoe kan Nederland de komende jaren zo slim en eerlijk mogelijk de CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit bereiken? Wat moet daarvoor eerst gebeuren en wat moet later?

#### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

##### Verdeelde meningen

Tijdens dit onderwerp waren de meningen over het streven naar eerlijke CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit verdeeld. Sommigen voelden dat Nederland zichzelf te veel wilde positioneren als de leider in Europa op dit gebied en ervoeren duurzaamheid soms als opgedrongen. Ondanks deze gevoelens erkende de meerderheid dat CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit van belang is om klimaatverandering tegen te gaan.

##### Bewustwording en beperkingen

Burgers zijn zich bewust van de mogelijkheden om CO<sub>2</sub>-neutraal te reizen, zoals het gebruik van elektrische auto's of fietsen. Echter, sommigen benadrukten dat deze opties niet altijd financieel haalbaar zijn.

##### Aanmoedigen van thuiswerken

Het aanmoedigen van thuiswerken door het stoppen van de reiskostenvergoeding werd ondersteund. Ook het idee van een thuiswerkvergoeding werd besproken, hoewel sommigen bezorgd waren over mogelijke ongelijkheid omdat niet iedereen altijd de mogelijkheid heeft om thuis te werken.

##### Elektrische scooters

De vervanging van benzine-aangedreven scooters door elektrische scooters werd als positief beschouwd, vooral vanwege de geluids- en milieuproblemen die scooters veroorzaken.

##### Uitdagingen

Er werd opgemerkt dat mensen terughoudend kunnen zijn om hun eigen gedrag aan te passen, zelfs als ze erkennen dat het belangrijk is om klimaatverandering aan te pakken. Er waren ook discussies over de praktische haalbaarheid en

effectiviteit van voorgestelde maatregelen, evenals zorgen over mogelijke ongelijkheid bij de implementatie ervan.

### Rol van de overheid

Terwijl sommigen de overheid bekritisieren omdat ze duurzaamheid "door de strot duwt", benadrukken anderen de rol van de overheid als een essentiële kracht in het bevorderen van CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit om klimaatverandering tegen te gaan. Er wordt erkend dat het een uitdaging is om een evenwicht te vinden tussen het stimuleren van duurzaam gedrag en het respecteren van individuele keuzes en financiële beperkingen.

De overheid speelt een belangrijke rol in het bevorderen van duurzaam gedrag in mobiliteit. Maatregelen om CO<sub>2</sub>-neutrale mobiliteit aan te moedigen wordt over het algemeen positief ontvangen.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Urgentie

Het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt beschouwd als een urgent probleem (Kanne & Schelde, 2022). Hoewel 30% van de Nederlanders dit als essentieel beschouwt en 28% als zeer belangrijk, blijkt uit onderzoek dat mensen terughoudend zijn als het gaat om concessies doen, wat de complexiteit van de aanpak van CO<sub>2</sub>-uitstoot benadrukt.

#### Acceptatie van diverse maatregelen

##### *Betalen naar gebruik*

Uit een onderzoek naar de acceptatie van emissie-gebaseerde kilometerheffing blijkt dat 81% van de Nederlanders die maandelijks of enkele keren per jaar de auto gebruiken, voorstander is van deze maatregel. Er is geen verschil in steun gevonden tussen auto-eigenaren en leasers, maar er bestaat wel een duidelijk negatief verband tussen steun voor de maatregel en de frequentie van autorijden (Kanne & Schelde, 2022). Deze bevinding benadrukt dat mensen met minder frequente autoritten er minder last van hebben.

##### *Goedkopere internationale treinreizen*

Het goedkoper maken van internationale treinreizen wordt positief ontvangen door 69% van de Nederlanders, die geloven dat dit kan bijdragen aan het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hoewel er twijfels zijn over de uitvoerbaarheid (29%), is de meerderheid (58%) optimistisch. Verder toont het onderzoek aan dat een aanzienlijk percentage mensen overweegt de internationale trein te gebruiken als de prijzen dalen (29% zeker, 42% waarschijnlijk) (Kanne & Schelde, 2022).

### *Vliegen duurder maken*

Bijna de helft van de Nederlanders steunt het idee om vliegreizen duurder te maken, met slechts een kwart dat er meer tegen is. Er is echter weinig verandering in het voornemen om minder te vliegen na invoering van de maatregel. Opvallend is het verband tussen huidig vlieggedrag en steun voor progressieve vliegbelasting, waarbij frequente vliegers minder geneigd zijn de maatregel te ondersteunen (Kanne & Schelde, 2022).

### *Slooppremie en elektrisch rijden*

Nederlanders zijn positief over het invoeren van een slooppremie voor gebruikte auto's bij de aanschaf of lease van een elektrische auto. Opvallend is dat mensen die slechts enkele keren per jaar een auto gebruiken, meer geneigd zijn om elektrisch te rijden als er een slooppremie wordt ingevoerd dan mensen die vaker de auto pakken.

De rol van de overheid omvat het goedkoper maken van elektrisch rijden, het instellen van een aantrekkelijke slooppremie en het verbeteren van de infrastructuur voor elektrische auto's (Kanne & Schelde, 2022).

### *Vaker de auto laten staan*

In 2020 gaf 78% van de Nederlandse automobilisten aan de auto wel eens bewust te laten staan. Hoewel beweging het belangrijkste motief is, geeft 16% aan de auto te laten staan om zo een positieve bijdrage te leveren aan een beter milieu. Andere redenen die werden genoemd waren geld besparen en het vermijden van drukte op de weg (Kloosterman et al., 2021).

### *Overlast van CO-2 neutrale oplossingen*

Sinds 2019 is het aantal elektrische deelscooters sterk toegenomen, wat voor veel mensen (92%) tot overlast leidt (Radar, 2022d). Problemen met parkeren (85%), verkeersdrukke (13%), roekeloos rijgedrag en geluidsoverlast worden genoemd als redenen. Desondanks vinden sommigen de deelscooters beter dan individueel scooterbezit, met voordelen zoals gebruiksgemak en verminderde geluidsoverlast in vergelijking met gewone scooters.

## Deelonderwerp 4: Gezondheid & verkeersveiligheid oudere fietsers

### **Dilemma**

Als ouderen blijven fietsen, heeft dit positieve effecten op hun gezondheid en betrokkenheid in de samenleving. Tegelijkertijd zijn ouderen op de fiets vaker betrokken bij ongevallen en hebben ze sneller ernstig letsel.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

#### Verdeelde meningen

De resultaten laten zien dat deelnemers verdeelde voorkeuren hebben wat betreft het dilemma. Zo geeft ongeveer de helft aan de gezondheid (zowel fysiek als mentaal) van oudere fietsers te verkiezen boven de veiligheid en andersom.

#### Gezondheidsvoordelen

Fietsen wordt breed erkend als een essentieel middel voor ouderen om fysiek en mentaal gezond te blijven. Het bevordert weerbaarheid en sociale betrokkenheid. Daarnaast wordt fietsen beschouwd als een effectieve manier om de gezondheidszorgkosten te verlagen omdat ouderen zo langer fit blijven.

#### Verkeersveiligheid

Het risico van verkeersongelukken met e-bikes wordt benadrukt, waarbij de traagheid van reactievermogen en het hectische karakter van hedendaags fietsverkeer, vooral door e-bikes, worden genoemd als oorzaken van ongelukken. Het gebruik van e-bikes door ouderen leidt tot een toename van ongelukken, met ernstige gevolgen voor slachtoffers en betrokkenen. Iemand geeft aan: "Veel ouderen belanden in het ziekenhuis door valpartijen in het verkeer, wat ernstige gevolgen heeft."

#### Maatregelen

Men denkt dat ouderen zich vaak minder bewust zijn van de veiligheidsrisico's die e-bikes met zich meebrengen. Voorlichting over kwetsbaarheid en (verplichte) cursussen en workshops om ouderen bewust te maken van veilig fietsen worden voorgesteld als oplossingen. Daarnaast worden ook de invoering van snelheidslimieten, de verplichte fietshelm en een 'fietsrijbewijs' voor ouderen genoemd als maatregelen.

#### Rol van de overheid

Deelnemers geven aan dat de overheid vooral een rol heeft in het creëren van bewustwording en het verstrekken van informatie over veilig gebruik van e-bikes. Hoewel men over het algemeen positief is over de infrastructuur in Nederland, wordt gesuggereerd dat deze voor fietsers mogelijk nog beter kan om ongelukken

te verminderen. Zo opperen deelnemers om de fietspaden te verbreden en verbeteren, aparte rijstroken voor verschillende fietsers te maken en te zorgen voor betere bewegwijzering en obstakelvrije paden.

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Toename van ongelukken onder oudere fietsers

Al sinds 2006 neemt het aantal dodelijke ongevallen onder oudere e-bikers toe (Nijland, 2017). Dit hogere aantal oudere verkeersslachtoffers is deels te verklaren door de toename van het aantal ouderen en doordat de ouderen van nu actiever zijn. Ze nemen dus meer deel aan het verkeer. Bovendien is de oudere verkeersdeelnemer minder alert, minder zeker én kwetsbaarder bij een ongeval.

Oudere fietsers vinden, nog meer dan jongere fietsers, van zichzelf dat zij goed in staat zijn om risico's in het verkeer te mijden (de Groot-Mesken & Commandeur, 2014). Tegelijkertijd voelen zij zich onzekerder op een elektrische fiets en passen zij hun snelheid aan naarmate de verkeerstaak moeilijker wordt.

Onderzoek onder patiënten die na een fietsongeval binnenkwamen op de eerste hulp van het UMCG toonde aan (Poos et al., 2017) dat elektrische fietsers vaker ernstig gewond raken bij een fietsongeval dan gewone fietsers. De (e-)fietsongevallen van ouderen wijken op een aantal punten af van doorsnee fietsongevallen. Zo zijn het bij oudere (e-)fietsers vaker enkelvoudige ongevallen, en verliezen oudere (e-)fietsers vaker het evenwicht bij op- en afstappen.

#### Gezondheidsvoordelen

Elektrisch fietsen kan voor de gezondheid ook positief uitpakken. Positieve effecten kunnen ontstaan als autoritten worden vervangen door ritten met de elektrische fiets. Ouderen blijven langer zelfstandig mobiel, wat positief bijdraagt aan hun welzijn (van Deemter et al., 2022). Ondanks het groeiende aantal dodelijke ongevallen onder oudere e-bikes, kan fietsen ook leiden tot een langer en gezond leven (Nijland, 2017). Fietsen is een uitstekende vorm van lichaamsbeweging die de fysieke gezondheid van ouderen kan verbeteren. Het kan helpen bij het behouden van spierkracht, evenwicht en algemene fitheid. Daarnaast stelt het hen in staat om zelfstandig deel te nemen aan sociale activiteiten, waardoor hun gevoel van betrokkenheid in de samenleving toeneemt.

#### Maatregelen om de veiligheid te verbeteren

##### *Verbeteren van infrastructuur*

Veel fietsongevallen zijn te voorkomen door de infrastructuur veiliger te maken: voldoende brede fietspaden, gescheiden van het overige verkeer, overbodige

paaltjes uit de weg halen en de resterende paaltjes goed aangeven, de fietspaden goed onderhouden en 's winters beter strooien.

#### *Aanpassen van vervoersmiddelen*

Ook de (elektrische) fiets zelf kan veiliger gemaakt worden. Vooral voor ouderen kan het helpen om deze zo licht mogelijk te maken. Ook is de kantelfiets een veiliger alternatief. Daarnaast kan het helpen om auto's en vrachtauto's veiliger te maken voor fietsers, bijvoorbeeld door het invoeren van een intelligente snelheidsadaptatie waardoor met name in de 30 km/uur gebieden niet harder gereden kan worden dan de maximumsnelheid (Hway-liem, 1998).

#### *Eisen voor fietsers*

Ten slotte kunnen ook aan de fietser zelf eisen gesteld worden. Zo is het sinds 2019 niet meer toegestaan om een telefoon vast te houden op de fiets om afleiding in het verkeer tegen te gaan (Rijksoverheid, 2019). Ook zou de helmplicht voor fietsers ingesteld kunnen worden om het aantal ernstige fietsongelukken te verminderen. Een helm kan het hoofdletsel in veel gevallen verminderen, maar een helmplicht kan er ook toe leiden dat fietsen minder populair gevonden wordt.



## Deelonderwerp 5: Thuiswerken

### **Dilemma**

Werknemers werken graag een aantal dagen thuis en kiezen vaak om op dinsdag en donderdag naar kantoor te gaan voor vergaderingen en sociale activiteiten. Tegelijkertijd wil de overheid iets doen aan drukke files, overvolle treinen en druk op de werkplekken.

### *Bevindingen uit het huidige onderzoek*

In het huidige onderzoek is thuiswerken een veelbesproken onderwerp onder werkenden. Terwijl veel mensen de voordelen van thuiswerken en de eigen keuze benadrukken, is er ook steun voor het idee om werkverkeer te spreiden om de druk op de infrastructuur te verminderen.

### Thuiswerken

Mensen benoemen onmiddellijk het comfortaspect van thuiswerken en de voordelen van het vermijden van drukte op de weg. Thuiswerken wordt gezien als de nieuwe norm sinds de coronapandemie. Het biedt tijd- en kostenbesparing en vermindert stress. Werknemers hebben de vrijheid om hun werkdag naar eigen inzicht in te delen. Zo geeft een deelnemer aan: "Thuiswerken zorgt dat ik tijd overhoud. Geen reistijd, geen afleiding op kantoor door collega's en daardoor minder stress. Als meer mensen dit zouden doen, is het minder druk in de trein en op de weg en kunnen kantoren kleiner worden."

### Werken op kantoor

De voordelen van werken op kantoor omvatten de mogelijkheid om snel te schakelen met collega's en de sociale component ervan. Men waardeert de interactie met collega's, zowel formeel als informeel. Files en extra reistijd worden op sommige dagen geaccepteerd.

### Rol van de overheid

De meningen over de rol van de overheid zijn verdeeld. Spreiding van reizigers wordt positief gezien, maar de rol van de overheid in dit proces is omstreden. Werknemers kiezen vaak specifieke dagen om naar kantoor te gaan voor vergaderingen en sociale activiteiten. Sommigen vinden dat de overheid moet ingrijpen, terwijl anderen van mening zijn dat dit een zaak is tussen werknemers en werkgevers.

### Stimuleren in plaats van verplichten

De meerderheid van de deelnemers is van mening dat de overheid moet stimuleren in plaats van verplichten. Voorlichting, financiële beloningen en voordelen worden

genoemd als mogelijke benaderingen. Het is essentieel dat de overheid nauw samenwerkt met werkgevers om een balans te vinden tussen individuele keuzevrijheid en het algemene belang van verkeersspreiding. Een deelnemer is van mening: "Stimuleren is een goed plan. Laat dingen zien, maak ze duidelijk en begrijpelijk voor iedereen."

### *Bevindingen uit eerder onderzoek*

#### Belasting op kilometervergoeding voor woon-werkverkeer

In eerder onderzoek is gekeken naar de mogelijkheid om belasting te heffen op de kilometervergoeding voor woon-werkverkeer (Kanne & Schelde, 2022). Autorijden zou hierdoor duurder worden, waardoor mensen wellicht vaker thuiswerken. De resultaten tonen aan dat Nederlanders die sporadisch of nooit naar het werk rijden, vaker (helemaal) vóór deze maatregel zijn dan dagelijkse of wekelijkse automobilisten. Meer dan 60% van de dagelijkse automobilisten is (helemaal) tegen de maatregel, terwijl slechts 25% van degenen die nooit naar het werk rijden dit standpunt deelt.

Wanneer mensen enkele keren per jaar naar het werk fietsen, zijn ze vaker voorstander van de maatregel dan degenen die nooit fietsen. Ongeveer de helft van degenen die enkele keren per jaar fietsen, is tegen de maatregel (50%), terwijl een meerderheid (64%) van degenen die nooit fietsen (helemaal) tegen de maatregel is. Slechts één op de vijf dagelijkse fietsers is (helemaal) tegen de maatregel.

#### Thuiswerkvergoeding

Een maatregel die ook wordt voorgesteld om thuiswerken te bevorderen en het fileprobleem te verminderen, is werkgevers te verplichten werknemers die minstens één dag per week thuiswerken een thuiswerkvergoeding aan te bieden. Deze vergoeding zou hoger moeten zijn dan de woon-werkvergoeding, die behouden blijft voor reisdagen (Kanne & Schelde, 2022). De resultaten tonen aan dat 61% van de Nederlanders voorstander is van deze maatregel, terwijl slechts 12% tegen is. De meerderheid is ervan overtuigd dat een thuiswerkvergoeding een positief effect zal hebben op fileproblemen (72%) en CO<sub>2</sub>-uitstoot (69%). Bijna vier op de tien Nederlanders die soms thuiswerken zijn van plan vaker thuis te werken als de verplichte thuiswerkvergoeding wordt ingevoerd. Slechts 5% geeft aan dit zeker niet te gaan doen.

Enkele genoemde problemen met de invoering en handhaving van deze maatregel zijn werkgevers die niet willen betalen en zorgen over de eerlijkheid ten opzichte van degenen die niet thuis kunnen werken.

## Conclusies en aanbevelingen

Dit afsluitende deel van het rapport biedt een samenvatting van de belangrijkste inzichten en bespreekt de implicaties van de onderzoeksresultaten. De verkregen inzichten vormen de basis voor aanbevelingen aan beleidsmakers, onderzoekers en belanghebbenden, met de nadruk op de noodzaak van verdere actie en beleidsvorming. De analyse van dit onderzoek heeft diepgaande inzichten opgeleverd in de percepties van Nederlandse burgers over klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving en mobiliteit van de toekomst. Verschillende onderzoeksvragen hebben als kompas gefungeerd om de rijke diversiteit aan perspectieven en opinies te verkennen, en om de verbinding tussen de beleving van de burger en het beleid van het ministerie bloot te leggen.

De onderzoeksvragen:

- Welke onderwerpen leven er onder Nederlandse burgers en hoe worden de onderwerpen van het ministerie beleefd?
- Welke rol heeft de overheid bij het oplossen van beleidskwesties volgens burgers?
- Hoe verhouden de bevindingen van dit onderzoek zich tot eerdere onderzoeken? Wat zijn de belangrijkste overeenkomsten en verschillen?
- Zijn er nieuwe inzichten of perspectieven naar voren gekomen die nog niet eerder zijn geïdentificeerd?
- Zijn er inconsistenties in de literatuur die kunnen worden verduidelijkt of opgelost door dit onderzoek?
- In welke contextuele factoren of veranderingen in de maatschappij kunnen verschillen worden verklaard?
- Hoe kunnen de resultaten van invloed zijn op beleidsvorming of praktijk?

### Samenvatting van de bevindingen

De samengestelde inzichten uit het onderzoek onthullen een rijk palet aan opvattingen en sentimenten van de Nederlandse burgers over klimaatadaptatie, een gezonde leefomgeving, en mobiliteit van de toekomst. Deze bevindingen bieden een algemeen begrip van de huidige stand van zaken en dragen bij aan het schetsen van handelingsperspectieven voor beleidsmakers.

### Klimaatadaptatie

In de recente bevindingen rondom klimaatadaptatie blijkt dat er onder burgers een aanzienlijke verwarring en onbekendheid bestaat met betrekking tot het begrip 'klimaatadaptatie'. Deze begripsverwarring komt voort uit de neiging om het te verwarren met klimaatverandering en -mitigatie. Bovendien blijken specifieke

maatregelen, zoals een klimaatlabel en klimaatbestendige woningbouw, moeilijk te begrijpen en te koppelen aan concrete acties.

Opvallend is de scepsis en weerstand tegen klimaatadaptatiemaatregelen, die vaak worden gezien als onnodige kostenposten. Hierbij speelt de overheid een cruciale rol, maar variëren de meningen over hoe actief deze rol moet zijn. Sommigen verlangen een actieve rol, anderen hechten veel waarde aan het behouden van keuzevrijheid. Duidelijke communicatie is hierbij essentieel. Het is noodzakelijk om het narratief van klimaatadaptatie aan te passen, zodat burgers het begrijpen en het belang ervan inzien.

Er is een groeiend besef dat Nederland zich moet aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, maar het gevoel van urgentie en relevantie varieert. Ook kijken Nederlanders wat de aanpak van dit probleem betreft vooral naar de overheid en het bedrijfsleven. De intentie van individuele burgers om zelf bij te dragen lijkt hoog te zijn, maar de daadwerkelijke acties blijven achter. Daar komt bij dat de eigen kennis vaak wordt overschat door Nederlanders. Dit begint al bij het gegeven dat men niet goed weet wat het begrip 'klimaatadaptatie' inhoudt. Er heerst het idee dat men goed geïnformeerd is over de mogelijkheden om klimaatvriendelijker te leven en dat men bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering. In werkelijkheid blijkt echter dat deze kennis beperkter is dan zelf wordt ingeschat. De mate van kennisvergaring lijkt sterk afhankelijk te zijn van de persoonlijke relevantie van het onderwerp.

De rol van de overheid wordt als cruciaal beschouwd bij het faciliteren en stimuleren van klimaataanpassingen, en burgerparticipatie wordt gezien als een potentieel middel om draagvlak en motivatie voor bijdrage aan verandering te vergroten. Tegelijkertijd zijn er veranderende opvattingen over het behoud van de leefomgeving, met een groeiende bereidheid om concessies te doen voor klimaatdoelen. Deze bevindingen illustreren de complexe en genuanceerde dynamiek rondom het thema klimaatadaptatie.

### Gezonde leefomgeving

Er bestaat een opvallende diversiteit in de associaties met het begrip 'gezonde leefomgeving'. Terwijl sommigen de term direct verbinden met elementen zoals bodem, water en lucht, leggen anderen juist de nadruk op bredere invloeden van de omgeving op de gezondheid, waaronder mentale gezondheid en levensstijl.

Nederlanders weten over het algemeen dat er zich schadelijke stoffen in bodem, water en lucht bevinden. Dit besef lijkt vooral afhankelijk te zijn van

nieuwsberichten, wat suggereert dat media een belangrijke rol spelen bij het informeren van het publiek over milieukwesties.

De verschuiving in prioriteiten is een opvallende trend, waarbij milieuonderwerpen die in het verleden niet de hoogste prioriteit hadden, nu steeds belangrijker worden geacht. Ongeveer twee derde van de Nederlandse bevolking maakt zich zorgen over het milieu, met specifieke zorgen over luchtvervuiling, klimaatverandering en persistente vervuilende stoffen. Dit geeft aan dat milieuvraagstukken momenteel dieper ingebed zijn in het bewustzijn van de samenleving.

Een aspect dat consistent naar voren komt, is het besef van verantwoordelijkheid, zowel bij de overheid als bij individuele burgers. Nederlanders erkennen de drukke leefomgeving als reden om zorgvuldig na te denken over de invloed van industrie op gezondheid. Hierbij wordt de overheid gezien als de primaire actor die de gezondheid van burgers moet beschermen, maar er klinkt ook een geluid voor het behoud van individuele vrijheden. Het belang van een evenwichtige aanpak wordt benadrukt. De rol van de overheid is cruciaal in het aanpakken van deze zorgen. Terwijl de overheid wordt gezien als de verantwoordelijke partij voor milieubescherming, benadrukken burgers het belang van burgerparticipatie bij besluiten die hun lokale leefomgeving beïnvloeden. Er is een roep om harde keuzes te maken, gebaseerd op expertise en een duidelijke visie.

Bij het vormgeven van milieubeleid komen specifieke standpunten naar voren. Het principe van 'de vervuiler betaalt' is prominent, waarbij de grootste vervuilers als eerste verantwoordelijk worden gehouden. Dit principe prevaleert enkel in het geval van bedrijven. Burgers vinden dat beleid gericht op inwoners financiële ondersteuning zou moeten bieden. Er is ook een sterke roep om een eerlijke verdeling van lusten en lasten, met specifieke aandacht voor het beschermen van huishoudens met lagere inkomens. Ten slotte worden duidelijke voorkeuren geuit met betrekking tot milieubeleid. Preventie van milieuvervuiling heeft de voorkeur boven achteraf oplossen, en er wordt onderscheid gemaakt tussen beleid gericht op bedrijven en inwoners.

Deze bevindingen laten zien dat een gezonde leefomgeving niet alleen een fysiek vraagstuk is, maar ook sterk verweven is met sociale en economische aspecten. Het vormgeven van effectief milieubeleid vereist een gebalanceerde benadering waarbij zowel de overheid als bedrijven en burgers een actieve rol spelen in het streven naar een duurzame en gezonde leefomgeving.

## Mobiliteit van de toekomst

Nederlanders zijn trots op de goede infrastructuur in Nederland. De bevindingen over mobiliteit in de toekomst laten zien dat mobiliteit diep verweven is met kernwaarden zoals vrijheid, toegankelijkheid en duurzaamheid. De essentiële rol van mobiliteit in het dagelijks leven wordt gekenmerkt door sterke associaties met de mogelijkheid om onafhankelijk te verplaatsen, wat als een centrale waarde wordt beschouwd. De waarde die mensen hechten aan de vrijheid om moeiteloos van A naar B te reizen, benadrukt de cruciale rol van mobiliteit in het dagelijks functioneren.

De bezorgdheid over moeilijk bereikbare plattelandsgebieden lijkt te groeien. Tegelijkertijd ervaart een groot deel van zowel de stedelijke als rurale bevolking nauwelijks problemen met bereikbaarheid. Ook groeit de bezorgdheid van mobiliteit op het milieu en ziet men in dat er dingen moeten veranderen. Ook hier wordt vooral gekeken naar de overheid en het bedrijfsleven als het gaat om verantwoordelijkheid nemen in het streven naar duurzaamheid.

In de zoektocht naar een toekomstbestendige mobiliteit benadrukken burgers de wens voor een gebalanceerde benadering. Nederlanders hechten grote waarde aan individuele keuzevrijheid en ook bedrijven moeten eerst zelf de mogelijkheid krijgen stappen hierin te nemen. Men is van mening dat de overheid alleen daar waar strikt noodzakelijk in mag grijpen. Deze benadering vereist een nauwe samenwerking tussen alle belanghebbenden, waarbij samenwerking als essentieel wordt beschouwd om mobiliteit toegankelijk, duurzaam en veilig te maken.

## Praktische implicaties voor beleid en praktijk

Het verkregen inzicht in de opvattingen van Nederlandse burgers over Klimaatadaptatie, Gezonde leefomgeving en Mobiliteit van de toekomst vormt een waardevolle bron van kennis die direct kan worden omgezet in praktische implicaties voor beleidsmakers. Door deze bevindingen te integreren in beleidsvorming kan het ministerie doelgerichter en effectiever handelen.

Het is van essentieel belang om de specifieke zorgen, behoeften en prioriteiten van burgers in overweging te nemen bij het ontwerpen van beleidsmaatregelen en -strategieën. Deze aanpak zorgt er niet alleen voor dat beleid beter aansluit bij de daadwerkelijke behoeften van de samenleving, maar bevordert ook een groter draagvlak voor de voorgestelde maatregelen. Er kwamen enkele punten naar voren die van toepassing zijn op alle beleidsaspecten van het ministerie. Deze staan hieronder beschreven.

### Passieve informatiezoekers

Een interessante bevinding is het passieve karakter van informatie zoeken onder de burgers. Om dit aan te pakken, is het essentieel om communicatiestrategieën te ontwikkelen die inspelen op deze gewoonte. De informatie moet toegankelijk en begrijpelijk gepresenteerd worden, om zo het algemene begrip te vergroten.

### Aantonen van effectiviteit van maatregelen

Een ander punt is de noodzaak om de effecten van voorgestelde maatregelen helder te communiceren. Burgers willen graag concreet zien welk effect het heeft als ze zich aan een bepaalde maatregel houden. Specifiek willen zij zichtbare resultaten zien op het gebied van klimaat. Dit wordt versterkt door het heersende idee dat Nederland, als het braafste jongetje van de klas, al veel doet. Het vergroten van transparantie in beleidscommunicatie, met nadruk op meetbare effecten en klimaatresultaten, is daarom van belang om het vertrouwen en de betrokkenheid van burgers te versterken.

### Actieve burgerparticipatie

Het belang van burgerparticipatie in beleidsvorming kwam herhaaldelijk naar voren. Burgers geven aan actief betrokken te willen worden bij het besluitvormingsproces. Het implementeren van effectieve strategieën voor participatie is noodzakelijk om een breed draagvlak te creëren en beleid aan te passen aan de behoeften van de samenleving.

### Onderscheid tussen bedrijf en inwoner

De verschillen tussen bedrijven en individuele burgers vragen om een gedifferentieerde aanpak in beleidsmaatregelen. Burgers achten het als noodzakelijk om maatwerkoplossingen te ontwikkelen die rekening houden met verschillende behoeften en acceptatieniveaus.

### Voorkomen van excessieve overheidsbemoedienis

Het vinden van een juiste balans tussen proactief en daadkrachtig optreden van de overheid en het voorkomen van excessieve overheidsbemoedienis blijkt een uitdagende taak te zijn. Burgers erkennen zelf de complexiteit van deze opgave. De overheid moet snel en doeltreffend handelen om maatschappelijke uitdagingen aan te pakken, terwijl tegelijkertijd overmatige betrokkenheid moet worden vermeden. Een mogelijkheid is om te kijken naar waar het gevoel van excessieve overheidsbemoedienis vandaan komt en hoe dit voorkomen kan worden.

## Balans tussen duurzaam gedrag en individuele keuzevrijheid

Het streven naar duurzaamheid wordt ondersteund door een positieve houding ten opzichte van duurzame initiatieven en verbeteringen aan de leefomgeving. Opmerkelijk is echter dat mensen, ondanks hun steun voor duurzaamheid, terughoudend kunnen zijn als zij zelf de lasten van dergelijke initiatieven ervaren. Beleidsmakers dienen hierop in te spelen door innovatieve benaderingen te verkennen die zowel duurzaamheid bevorderen als rekening houden met de individuele behoeften en zorgen van burgers.

## Solidariteit

Een opvallende ontdekking uit het onderzoek is de verrassend hoge solidariteit onder burgers, vooral wanneer het gaat om gedeelde nationale uitdagingen, zoals het voorkomen van overstromingen op bepaalde plekken in Nederland. Mensen zijn over het algemeen niet van mening dat degenen die meer risico lopen ook meer moeten bijdragen. Beleidsmakers kunnen dit gegeven gebruiken door beleid te ontwikkelen met een empathische benadering. Benoem bij de invoer van maatregelen concrete situaties waarin solidariteit het verschil maakt.

## Klimaatadaptatie

Op basis van de bevindingen kunnen beleidsmakers overwegen de volgende praktische implicaties te integreren in het ontwikkelen van effectief klimaatadaptatiebeleid:

1. **Duidelijke communicatie:** Integreer de specifieke zorgen en vragen van burgers over klimaatadaptatie in voorlichtingscampagnes om een heldere en begrijpelijke boodschap te garanderen. Gebruik de kwalitatieve data om voorbeelden te selecteren die overeenkomen met de verschillende doelgroepen en pas de communicatie aan op de context. Dit verkleint de kans op verwarring over het begrip 'klimaatadaptatie' en maakt maatregelen inzichtelijk.
2. **Betrek burgers actief:** Maak gebruik van de kwalitatieve inzichten om deelnemers voor workshops en informatiebijeenkomsten te selecteren die een representatieve afspiegeling vormen van de bevolking. Evalueer de effectiviteit van deze betrokkenheidsstrategieën door feedback van deelnemers te verzamelen en implementeer verbeteringen op basis daarvan.
3. **Differentiatie van communicatie:** Verdere differentiatie van communicatiestrategieën is nodig op basis van de specifieke behoeften en percepties van diverse groepen. Begrijp de diversiteit in perceptie en zorg ervoor dat de boodschap relevant is voor zowel de stedelijke als landelijke gemeenschappen.



4. **Focus op positieve signalen:** Identificeer en benadruk positieve signalen, zoals de groeiende intentie om water te besparen. Gebruik dit als inspiratie voor verdere acties en motiveer burgers om deze positieve trends voort te zetten.
5. **Financiële prikkels en subsidies:** Overweeg het aanbieden van financiële prikkels of subsidies voor klimaatadaptatiemaatregelen, vooral voor huishoudens. Dit kan de weerstand tegen kosten helpen verminderen en actieve deelname aan aanpassingsinitiatieven stimuleren.
6. **Integreren van burgerparticipatie:** Implementeer mechanismen voor gestructureerde burgerparticipatie bij het ontwikkelen en evalueren van klimaatadaptatiebeleid. Dit kan leiden tot meer acceptatie en draagvlak voor de voorgestelde maatregelen
7. **Versterken lokale aanpak:** Onderzoek specifieke behoeften en uitdagingen in verschillende regio's in Nederland. Stel middelen beschikbaar voor op maat gemaakte oplossingen die de lokale aanpak van klimaatadaptatie in gemeenten versterken. Erken de diversiteit in regionale uitdagingen.
8. **Inzetten op educatie:** Investeer in educatieve programma's op basis- en middelbare scholen om de kennis over klimaatadaptatie te vergroten. Het vergroten van de kennis op jonge leeftijd kan een duurzamere mindset bevorderen, wat op lange termijn bijdraagt aan effectievere klimaatadaptatie.

### Gezonde leefomgeving

Op basis van de bevindingen kunnen beleidsmakers overwegen de volgende praktische implicaties te integreren in het ontwikkelen van effectief beleid omtrent de gezonde leefomgeving:

1. **Brede definitie:** Integreer in het beleid een brede definitie van een gezonde leefomgeving op basis van de kwalitatieve inzichten. Kijk niet alleen naar fysieke elementen zoals bodem, water en lucht, maar neem ook bredere aspecten zoals mentale gezondheid en levensstijl mee. Burgers vinden gezondheid over het algemeen zeer belangrijk.
2. **Samenwerking met media:** Werk samen met media om het bewustzijn van schadelijke stoffen in de leefomgeving te vergroten en informatie te verstrekken buiten de nieuwscontext. Zet educatieve programma's en online platforms effectief in om deze informatie te verspreiden op een manier die resoneert met het publiek.
3. **Evenwichtige verantwoordelijkheid:** Erken de verantwoordelijkheid van de overheid om de gezondheid van burgers te beschermen, maar behoud ook ruimte voor individuele vrijheden. Ontwikkel beleid dat een evenwichtige aanpak ondersteunt en waarbij burgerparticipatie wordt aangemoedigd.

4. **Erken prioriteiten en zorgen:** Herken de verschuiving in prioriteiten en zorgen van de bevolking met betrekking tot milieukwesties en pas de insteek van maatregelen hierop aan. De zorgen over problemen binnen dit thema zijn over het algemeen nog steeds niet groot, maar krijgen meer prioriteit vergeleken met enkele jaren geleden.
5. **Burgerparticipatie integreren:** Implementeer mechanismen voor burgerparticipatie bij besluiten die de lokale leefomgeving beïnvloeden. Betrek de gemeenschap bij besluitvorming en zorg voor transparantie om het vertrouwen in milieubeleid te vergroten.
6. **Investeer in expertise:** Investeer in expertise en ontwikkel een duidelijke visie op milieubeleid. Neem harde keuzes op basis van wetenschappelijke inzichten en ontwikkel een samenhangend beleidskader dat duurzaamheid bevordert. Communiceer deze visie en bevindingen ook met het bredere publiek. Burgers willen graag weten wat de effecten van maatregelen zijn.
7. **Sociale rechtvaardigheid:** Zorg voor een eerlijke verdeling van lusten en lasten, met bijzondere aandacht voor het beschermen van huishoudens met lagere inkomens.
8. **Preventieve maatregelen:** Zet in op preventieve maatregelen om milieuvervuiling te voorkomen in plaats van achteraf op te lossen. Ondersteun initiatieven die duurzame praktijken bevorderen en de impact van vervuiling verminderen.

### Mobiliteit van de toekomst

Op basis van de bevindingen kunnen beleidsmakers overwegen de volgende praktische implicaties te integreren in het ontwikkelen van effectief beleid voor mobiliteit van de toekomst:

1. **Individuele keuzevrijheid:** Stimuleer beleid dat de individuele keuzevrijheid in mobiliteit bevordert.
2. **Ondersteun persoonlijke en bedrijfsinitiatieven:** Moedig persoonlijke en bedrijfsinitiatieven aan die bijdragen aan toegankelijke en duurzame mobiliteit. Nederlanders zijn van mening dat bedrijven en burgers eerst zelf de kans moeten krijgen om te verduurzamen, voordat de overheid mag ingrijpen.
3. **Samenwerking en betrokkenheid:** Faciliteer en bevorder samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en burgers. Zorg voor een inclusieve beleidsvorming waarbij alle belanghebbenden worden betrokken om een breed gedragen mobiliteitsbeleid te waarborgen.
4. **Infrastructuur voor gelijke toegang:** Investeer in mobiliteitsinfrastructuur die inspeelt op de ervaren toegankelijkheid in plaats van strikt fysieke

afstand. Richt specifieke aandacht op het begrijpen van perceptieverschillen en pas infrastructuurinvesteringen op basis daarvan aan.

5. **Duurzaamheidsmaatregelen:** Implementeer slimme prijsprikkels en gecombineerde maatregelen om duurzaam gedrag te bevorderen. Overweeg belastingvoordelen voor duurzame mobiliteitskeuzes en beprijzing van milieubelastende opties.
6. **Internationale samenwerking:** Zoek naar mogelijkheden voor internationale samenwerking op het gebied van mobiliteit. De uitdagingen en kansen op het gebied van mobiliteit gaan vaak verder dan nationale grenzen, en samenwerking kan leiden tot gezamenlijke oplossingen.

### Implicaties voor verder onderzoek

Het recent uitgevoerde kwalitatief onderzoek heeft waardevolle inzichten opgeleverd met betrekking tot de gedachten, gevoelens en percepties van burgers over de cruciale beleidskwesties Klimaatadaptatie, Gezonde leefomgeving en Mobiliteit van de toekomst. Deze begripsvorming is belangrijk voor beleidsmakers en draagt bij aan een proactieve en doelgerichte beleidsontwikkeling.

### Kwantitatief draagvlakonderzoek

Om de inzichten verkregen in het huidige onderzoek verder te verifiëren en generaliseren, zou het uitvoeren van kwantitatief draagvlakonderzoek een verstandige volgende stap zijn. Kwantitatief onderzoek biedt de mogelijkheid om de omvang van steun of weerstand ten opzichte van specifieke maatregelen te meten op een grotere schaal. Gezien de beperkte steekproefomvang van focusgroepen en online panels in het kwalitatieve onderzoek, vergroot kwantitatief onderzoek de externe validiteit door bevindingen te generaliseren naar een bredere populatie. Het geeft numerieke data en statistieken, waardoor beleidsmakers een breder beeld krijgen van de mate waarin specifieke standpunten binnen de doelgroep voorkomen. Het combineren van kwalitatief en kwantitatief onderzoek biedt een alomvattende benadering, waarbij diepte en breedte worden gecombineerd voor een vollediger begrip van de gedachten, gevoelens en percepties van burgers.

Bij het voorbereiden, uitvoeren en analyseren van het toekomstige kwantitatieve draagvlakonderzoek is het van belang om rekening te houden met enkele punten:

- **Duidelijkheid in communicatie:** Zorg voor een heldere en toegankelijke communicatie, vooral bij jargon of complexe begrippen. Een begrijpelijke boodschap vergroot de kans op accurate en bruikbare antwoorden. Een concreet voorbeeld hiervan kwam naar voren in het huidige onderzoek, waar het narratief van klimaatadaptatie en de definitie van een 'klimaatlabel' niet

voldoende helder leken te zijn. Zo werd de mogelijke invoer van klimaatlabel dat in eerder onderzoek positief werd ontvangen, in het huidige onderzoek negatief ontvangen. Dit onderstreept de impact van de formulering van de boodschap.

- **Integreren van inzichten:** Maak gebruik van de verworven inzichten uit het kwalitatieve onderzoek om de vragenlijst optimaal af te stemmen op nuances in de publieke opinie. Het is essentieel om te erkennen dat het brede publiek de beleidskwesties van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het algemeen niet als prioriteit ziet. Men beschouwt maatregelen snel als overdreven, wat aangeeft dat de benadering gebalanceerd en feitelijk moet zijn. Concrete cijfers en feiten kunnen krachtig worden ingezet om de urgentie van een probleem op een heldere en geloofwaardige wijze over te brengen.
- **Helder onderzoeksdoel:** Overweeg of het doel ligt bij het vaststellen van de acceptatie voor specifieke maatregelen, dieper ingaan op strategieën voor effectieve beleidsimplementatie, het aanpassen van beleid om de tevredenheid van burgers te verhogen, of andere doelen zoals het identificeren van sleutelfactoren die de acceptatie beïnvloeden, het beoordelen van potentiële weerstanden, of het verkennen van effectieve communicatiestrategieën om het begrip en de steun van het publiek te vergroten.
- **Contextuele factoren:** Analyseer de invloed van contextuele factoren op de meningen en standpunten van burgers. Kijk eventueel naar regionale verschillen of de invloed van lokale omstandigheden op de perceptie van voorgestelde maatregelen. Het is interessant om te overwegen dat de uitslag van de verkiezingen eveneens invloed kan hebben op hoe Nederlanders denken over de thema's van het ministerie.

### Ontwikkelen van effectievere beleidsstrategieën

Het analyseren van demografische gegevens in het kwantitatieve onderzoek biedt een waardevolle mogelijkheid om verschillen in opvattingen binnen diverse subgroepen te identificeren. Door te onderzoeken hoe meningen variëren op basis van demografische kenmerken zoals leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, of geografische locatie, kunnen beleidsmakers een dieper inzicht krijgen in de diversiteit van perspectieven binnen de samenleving. Deze diversiteit kan aanzienlijke implicaties hebben voor beleidsontwikkeling, aangezien de maatregelen mogelijk verschillende effecten hebben op verschillende groepen.

Vergelijkingen met de deelnemers van de focusgroepen binnen het kwalitatieve onderzoek voegen een extra dimensie toe aan deze analyse. Het stelt

beleidsmakers in staat om te onderzoeken of de meningen en standpunten die in de focusgroepen en panelonderzoek naar voren kwamen, representatief zijn voor bredere demografische groepen. Dit inzicht is van belang voor beleidsmakers om beleidsmaatregelen te ontwikkelen die recht doen aan de diversiteit van de samenleving. Het stelt hen in staat om gerichte en inclusieve benaderingen te implementeren, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke zorgen en behoeften van verschillende groepen. Door te begrijpen hoe demografische factoren de percepties beïnvloeden, kunnen beleidsmakers effectievere strategieën ontwikkelen om beleid op maat te maken en draagvlak te creëren.

Daarnaast is het belangrijk om de invloed van mensbeelden te belichten. Mensbeelden verwijzen naar de aannames of overtuigingen die beleidsmakers hebben over hoe burgers zich gedragen, wat hun motivaties zijn en hoe ze in het algemeen functioneren (Blijleven et al., 2023). Mensbeelden kunnen de aannames beïnvloeden die beleidsmakers hebben over hoe mensen zullen reageren op bepaalde maatregelen of beleidskeuzes. Een eenzijdig, optimistisch, of somber mensbeeld kan resulteren in beleid dat niet goed aansluit op de diversiteit van levens en omstandigheden van burgers. Het expliciet maken van mensbeelden is belangrijk om te begrijpen hoe ze van invloed kunnen zijn op de effectiviteit en legitimiteit van beleid.

## Literatuurlijst

- Achmea. (2019). Klimaatadaptatiemonitor.
- Achmea. (2023). Klimaatadaptatiemonitor.
- Albert Heijn. (2023). True Price experiment at Albert Heijn To Go.
- Baas, S. L. (2023). *Observationeel onderzoek: de uitleg - Toolshero*. Toolshero.  
<https://www.toolshero.nl/onderzoek/observationeel-onderzoek/>
- Beumer, M., Spruit, S., Mouter, N., & Munyasya, A. (2023). Uitkomsten van een inwonersraadpleging over het milieubeleid in Nederland. Populytics.
- Bhandari, P. (2022). *Een introductie tot kwalitatief onderzoek*. Scribbr.  
<https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/kwalitatief-onderzoek/>
- Blijleven, W., de Koning, F., Sarwary, S., Feijten, P., Mangnus, A., & Willems, R. (2023). Mensbeelden achter beleid: Lessen over de rol van mensbeelden bij het LLO-beleid en de covid-vaccinatiestrategie. Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Boeije, H. (2005). Analyseren in kwalitatief onderzoek. *Denken en doen*.
- Brouwer, S., Van Vliet, B., Fujita, Y., & Van der Grijp, N. (2019). ENERGIE- EN WATERBESPARING: HOE ZIT HET MET DE ACTIEBEREIDHEID VAN NEDERLANDERS?
- Bunck, P., Van der Grient, R., & Van der Werf, G. (2023). Kansen en knelpunten in de klimaattransitie. Nationaal Klimaat Platform, Motivaction (Nr. M230431).
- De Graaff, R., Leewis, M., & Loeber, A. (2022). Evaluatie NAS: Hoofdrapport.
- De Groot-Mesken, J., & Commandeur, J. (2014). Hoe goed weten oudere fietsers wat ze kunnen? Een veldexperiment met gewone en elektrische fietsen.
- Dekker, G. (2020). Verantwoordelijkheden bij risico's van extreem weer in een veranderend klimaat: Verkenning verantwoordelijkheden en ontwikkelagenda (Nr. P20053).
- De Kluizenaar, Y., Flore, P., De Wilde, T., & Steenbekkers, A. (2021). Klimaataanpak: toekomstbepalende keuzes voor onze samenleving, De energietransitie vanuit burgerperspectief. Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Dekker, P., & Den Ridder, J. (2020). Burgerperspectieven 2020 |1. Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Denk Doe Duurzaam. (2023). De Denk Doe Duurzaam Podcast aflevering 5: Zijn we bereid de 'echte' prijs te betalen?

<https://www.denkdoeduurzaam.nl/actueel/nieuws/2023/09/19/de-denk-doe-duurzaam-podcast-aflevering-5-zijn-we-bereid-de-echte-prijs-te-betalen#:~:text=Het%20doel%20van%20true%20pricing%20is%20om%20een,om%20beter%20ge%C3%AFnformeerde%20%C3%A9n%20duurzaamere%20keuzes%20te%20maken.>

Dingemanse, K. (2021). *Observatie als onderzoeksmethode in je scriptie*.

Scribbr. <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/observaties/>

Dingemanse, K. (2022). *Stappenplan voor interviews in je scriptie*. Scribbr.

<https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/stappenplan-interview/>

Dirven-van Breemen, E. M., Hollander, A., & Claessens, J. W. (2011).

Klimaatverandering in het stedelijk gebied: Groen en waterberging in relatie tot de bodem (Nr. 607050008/2011).

Drinkwaterplatform. (2022). Waterverbruik in Nederland.

<https://www.drinkwaterplatform.nl/themas/waterbesparing/cijfers-waterverbruik/#:~:text=Verbruik%20drinkwater%20per%20dag%20per%20persoon%3A%20134%20liter,liter%20drinkwater%2C%20blijkt%20uit%20cijfers%20van%20het%20CBS.>

Ensie. (2016). *Kwalitatief onderzoek*. De Betekenis Volgens Ensie Encyclopedie.

<https://www.ensie.nl/redactie-ensie/kwalitatief-onderzoek>

Festinger, L. (1957). *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford University Press.

Genau, L. (2023). *Semigestructureerde of half-gestructureerde interviews in je scriptie*. Scribbr.

<https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/semigestructureerd-interview/>

Gerritsen, L., & Prooi, F. (2021). *Communicatieonderzoek Klimaat: Een kwalitatief onderzoek* (Nr. 2020271).

Havekes, H., & Hofstra, M. (2014). OESO-rapport "Water Governance in the Netherlands: Fit for the Future?"

Hulscher, S. J. M. H., Bovens, M. A. P., De Vries, A., Werner, G. D. A., Toom, V., & Wijnhuizen, E. (2023). *Rechtvaardigheid in klimaatbeleid: Over de verdeling van klimaatkosten*. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.

Hway-liem, O. (1998). *Intelligente snelheidsadaptatie ISA. Een vergelijking*.

- Hylkema, H. (2023). Het verschil tussen kwalitatief en kwantitatief onderzoek. *Customeyes*. <https://www.customeyes.nl/kennis/het-verschil-tussen-kwalitatief-en-kwantitatief-onderzoek/>
- Intelligence Group. (2023). De arbeidsmarktverkenning rondom Tata Steel.
- I&O Research (z.d.). Het I&O Research Panel. <https://iopanel.nl>
- Jansen, H. (2012). Wat is kwalitatief in kwalitatief onderzoek?. *Kwalon*, 17(2).
- Jorritsma, P., Jonkeren, O., & Krabbenborg, L. (2023). De ontwikkeling van de mobiliteit en de bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Kaal, M., Plantinga, S., & Ter Berg, J. (2019). Relatie burger overheid 2030: Onderzoek in opdracht van De Nationale ombudsman (Nr. H6566).
- Kanne, P., De Jong, J., Van Noort, L., & Rosegg, D. (2020). Duurzaam denken is nog (steeds) niet duurzaam doen. (Nr. 2020/39).
- Kanne, P., & Van der Schelde, A. (2022). Onderzoek naar publiek draagvlak voor mogelijke maatregelen op beleidsterrein van IenW. (Nr. 2022/057).
- Kanne, P., & Visser, G. J. (2019). Kilometerbeprijzing? Ja, maar onder voorwaarden (Nr. 2019/005).
- Kennisportaal Klimaatadaptatie. (2020). Gemeenten steeds concreter aan de slag met hittestress.
- Kloosterman, R., Akkermans, M., Reep, C., Wingen, M., Molnár - In 't Veld, H., & van Beuningen, J. (2021). Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2020.
- Martens, A., Vringer, K., Porsius, J., & Tenneke, J. (2023). LEGITIMITEIT VAN BELEID IN BELEIDSEVALUATIES: Een analysekader en een empirische toepassing op de Regionale Energie Strategieën (RES) (Nr. 3850). Planbureau voor de Leefomgeving.
- Merkus, J. (2023). *Verschil tussen kwalitatief & kwantitatief onderzoek | Voorbeelden*. Scribbr. <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/kwalitatief-vs-kwantitatief-onderzoek/>
- Miltenburg, E., Geurkink, B., Tunderman, S., Beekers, D., & Den Ridder, J. (2022). Burgerperspectieven 2022 | 2. Sociaal en Cultureel Planbureau.



- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2021). *Wat is het Kompas? Specials IenW*. <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/ienw-specials/2021/11/wat-is-het-kompas>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2023a). *Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*. Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2023b). Publieksbeeld IenW.
- Mouter, N., De Vries, M., Jenninga, S., Spruit, S., Amezian, A., & Munyasya, A. (2023). Resultaten van de Landelijke Energieraadpleging 2023. Uitgevoerd door Populytics in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- Mulder, S., Verhue, D., & Adriaansen, M. (2005). Wat is het milieu ons waard? De acceptatie van milieubeleid en milieumaatregelen (Nr. Z1688).
- MWM2 (z.d.). De vele gezichten van de community manager. <https://www.mwm2.nl/cases-en-nieuws/research-community/>
- Nijland, H. (2017). Fietsen leidt tot langer en gezond leven. Planbureau voor de Leefomgeving.
- Onderzoeksraad voor Veiligheid. (2023). Industrie en omwonenden.
- Oomen, K., & Kamphuis, A. (2019). Houtstook in Nederland: Onderzoek naar albaamtschappelijke discussie over houtstook in Nederland. Motivaction.
- Opheikens, T. (2023). Massaclaim tegen Tata Steel, omwonenden willen schadevergoeding. NOS. <https://nos.nl/artikel/2487766-massaclaim-tegen-tata-steel-omwonenden-willen-schadevergoeding>
- Philipsen, H., Vernooy-Dassen, M. (2004). Kwalitatief onderzoek: nuttig, onmisbaar en uitdagend. *Huisarts en wetenschap*, 47, 288-292.
- Poos, H. P. A. M., Lefarth, T. L., Harbers, J. S., Wendt, K. W., El Moumni, M., & Reininga, I. H. F. (2017). E-bikers raken vaker ernstig gewond na fietsongeval. *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde*, 161, D1520.
- Provincie Limburg. (z.d.). Wateroverlast verminderen. <https://www.limburg.nl/onderwerpen/water/wateroverlast/>
- Raats, I. (2019). Handleiding Focusgroepen. Een praktische handleiding voor de organisatie, begeleiding en analyse van focusgroepen.
- Radar. (2017). Zijn de Vivopannen met teflon van Albert Heijn onveilig? <https://radar.avrotros.nl/nieuws/item/zijn-de-vivopannen-met-teflon-van->

albert-heijn-onveilig/

Radar. (2020). Ongemak bij het pakketpunt: 'Daar heb je háár weer'.

<https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/ongemak-bij-het-pakketpunt-daar-heb-je-haar-weer/>

Radar. (2021). Liever al je pakketten op één moment bezorgd dan 3x een gestresste bezorger aan de deur.

<https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/liever-al-je-pakketten-op-een-moment-bezorgd-dan-3x-een-gestresste-bezorger-aan-de-deur/>

Radar. (2022a). 'Als het water komt, ben ik verzekerd', denkt 2 op de 3. De polis zegt iets anders...

<https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/als-het-water-komt-ben-ik-verzekerd-denkt-2-op-de-3-de-polis-zegt-iets-anders/>

Radar. (2022b). Claims op pannen en verkoopsites over PFAS maken consument niet wijzer. <https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/claims-op-pannen-en-verkoopsites-over-pfas-maken-consument-niet-wijzer/>

Radar. (2022c). Belasting op pakketjes? Doe maar niet, vindt twee derde.

<https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/belasting-op-pakketjes-doe-maar-niet-vindt-twee-derde/>

Radar. (2022d). Zorgen om flitsbezorging: 'De hersenen van mensen worden steeds luier'. <https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/zorgen-om-flitsbezorging-de-hersenen-van-mensen-worden-steeds-luier/>

Reisviahub.nl (z.d.). Meer dan 50 Hubs bij jou in de buurt!

<https://www.reisviahub.nl/>

Reulink, N., & Lindeman, L. (2005). Kwalitatief onderzoek. *Participerende observatie, interviewen*, 16, 17.

Rijksoverheid. (2019). Vanaf deze zomer boete voor mobieltje op de fiets.

<https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/02/01/vanaf-deze-zomer-boete-voor-mobieltje-op-de-fiets>

Rudy Klaassen (2019). Help ik woon op een 'hitte-eiland'.

<https://www.rudyklaassen.nl/onderop-en-bewoners/help-ik-woon-op-een-hitte-eiland/>

Scharwächter, V. (2022). *Literatuuronderzoek of literatuurstudie doen in 4 stappen*. Scribbr. <https://www.scribbr.nl/scriptie-structuur/literatuuronderzoek/>

- Sijpersma, R. (2023). Beleving en opinie droogte in Nederland: Representatieve peiling onder het algemeen Nederlandse publiek over droogte in Nederland t.t.v. het droogterecord van juni 2023 (Directie communicatie).
- Swaen, B. (2023). *Wat is een focusgroep of focusgroep-interview?* Scribbr. <https://www.scribbr.nl/onderzoeksmethoden/focusgroep/>
- Van Assema, P., Mesters, I., & Kok, G. (1992). Het focusgroep-interview: een stappenplan. *The focus group interview: stepwise guidelines. TSG (Dutch Journal of Health Sciences)*, 7, 431-7.
- Van Bijsterveldt, M., Boon, E., Hofland, S., Van der Horst, S., Stolk, A., & Goosen, H. (2021). Aanpak klimaatadaptatie door gemeenten: Een kwalitatieve analyse. Planbureau voor de Leefomgeving.
- Van Brussel, C., & Gerritsen, L. (2023). Beleving IenW-onderwerpen, Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, (Nr. 2023168).
- Van Deemter, S., Wendel-Vos, W., & De Hollandse, E. (2022). Elektrisch fietsen in Nederland. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).
- Van den Burg, D., Lindeman, S., & Qing, L. (2021). Tuinbeleving 2021. Tuinbranche Nederland.
- Van der Grient, R., & Van der Lelij, B. (2021). Publieksmonitor Klimaat en Energie 2021 (M211287). Motivaction, ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- Van Doorne, M. (2023). Mobility hubs and chances for behavioral change: A qualitative study on intermodal travel behavior in rural areas in Groningen and Drenthe, the Netherlands.
- Veenvliet, C., & Elschot, Y. (2023). Stoken van hout: Flitspeiling onder Nederlanders over houtstook en de ervaren overlast door houtstook (Nr. 2022/299).
- Verhagen, R., & Callenfels, S. (2023). Draagvlakmeting IenW Dossiers. Eindrapport van community onderzoek. Nederland denkt mee community (Nr. PM36331).