

Grote Bickersstraat 74  
1013 KS Amsterdam

Postbus 247  
1000 AE Amsterdam

t 020 522 59 05  
f 020 522 53 33  
e [info@tns-nipo-consult.com](mailto:info@tns-nipo-consult.com)  
[www.tns-nipo-consult.com](http://www.tns-nipo-consult.com)

Grote Bickersstraat 76  
1013 KS Amsterdam

Postbus 1903  
1000 BX Amsterdam

t 020 522 59 99  
f 020 622 15 44  
e [info@veldkamp.net](mailto:info@veldkamp.net)  
[www.veldkamp.net](http://www.veldkamp.net)

## Rapport

# Wat is het milieu ons waard?

*De acceptatie van milieubeleid en milieumaatregelen*

Sibolt Mulder, Dieter Verhue en Maud Adriaansen

Z1688 | 12 september 2005  
Ministerie van VROM/ DGM  
Zaaknummer 5030051331  
de heer J. Lenstra  
de heer drs. T. Schmidt

Alle in dit document vermelde gegevens zijn strikt vertrouwelijk. Publicatie en inzage aan derden, geheel of gedeeltelijk, is zonder toestemming van TNS NIPO Consult en Veldkamp beslist niet toegestaan.

© TNS NIPO Consult/Veldkamp | Wat is het milieu ons waard?



# Inhoud

---

	<b>Samenvatting</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Achtergrond en doelstelling</b>	<b>11</b>
1.1	Achtergrond	11
1.2	Doelstelling	12
1.3	Methode van onderzoek	12
1.4	Opbouw van deze rapportage	13
<b>2</b>	<b>Zes segmenten van burgers</b>	<b>15</b>
2.1	Verschillen tussen burgers: een behoefte-segmentatie ten aanzien van overheidsbeleid	15
2.2	Een beschrijving van de segmenten	18
2.3	De positie van politieke partijen	19
<b>3</b>	<b>Milieu op de maatschappelijke agenda van burgers</b>	<b>21</b>
3.1	Prioriteiten van overheidsbeleid	21
3.2	Belang en verwachtingen ten aanzien van het milieubeleid	23
3.3	(On)tevredenheid over het huidige milieubeleid	26
3.4	Door de burger gewenste maatregelen	27
3.5	Conclusies positionering milieu op de politieke agenda	29
<b>4</b>	<b>Offerbereidheid voor milieuvraagstukken</b>	<b>31</b>
4.1	Klimaatverandering	32
4.1.1	Impact van maatregelen tegen klimaatverandering op de burger	33
4.1.2	Acceptatie van de maatregelen tegen klimaatverandering	34
4.1.3	Draagvlak voor maatregelenpakketten tegen klimaatverandering	35
4.2	Luchtverontreiniging	38
4.2.1	Impact van de maatregelen tegen luchtverontreiniging op de burger	38
4.2.2	Acceptatie van de maatregelen tegen luchtverontreiniging	40
4.2.3	Draagvlak voor maatregelenpakketten tegen luchtverontreiniging	41
4.3	Ontbossing	44
4.3.1	Impact van maatregelen tegen ontbossing op de burger	44
4.3.2	Acceptatie van maatregelen tegen ontbossing	46
4.3.3	Draagvlak voor maatregelenpakketten	47
4.4	Geluidsoverlast	50
4.4.1	Impact van de maatregelen tegen geluidsoverlast op de burger	50
4.4.2	Acceptatie van de maatregelen tegen geluidsoverlast	52
4.4.3	Draagvlak voor maatregelenpakketten	53
4.5	Natuur in Nederland	55
4.6	Bodemsanering	57
4.7	Conclusies	60
<b>5</b>	<b>Aanbevelingen: gesegmenteerd milieubeleid</b>	<b>63</b>
5.1	Milieubeleid geen prioriteit, maar wel belangrijk	63
5.2	De verbredingsstrategie	63
5.3	Linksom en rechtsom voor verbreding van het draagvlak	63

5.3.1	Linksom	64
5.3.2	Rechtsom	65
5.3.3	Linksom én rechtsom?	65
5.4	De keuze van maatregelenpakketten	65
5.5	De uitvoeringskwaliteit is even cruciaal als de themakeuze	66
5.6	Tot slot	66
Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording		68

---

*Inhoud figuren en tabellen*

1	<i>Twee dimensies van burgerbehoeften ten aanzien van overheidsbeleid</i>	16
2	<i>De zes burgersegmenten geplaatst op de dimensies</i>	16
3	<i>De meest onderscheidende behoeften per segment</i>	17
4	<i>De positie van politieke partijen in het model</i>	19
5	<i>Aan welke maatschappelijke vraagstukken willen deze mensen dat hun ideale politieke partij het grootste belang hecht?</i>	21
6	<i>Prioriteiten maatschappelijke vraagstukken in het model</i>	22
7	<i>Zou de ideale partij een strenger, of juist soepeler milieubeleid moeten voeren dan het huidige milieubeleid?</i>	23
8	<i>Draagvlak voor strenger milieubeleid naar partijvoorkeur</i>	24
9	<i>Draagvlak voor strenger milieubeleid naar segment</i>	24
10	<i>Betrokkenheid bij het milieu in 1993 en 2005</i>	25
11	<i>Milieubeleid in een internationale context</i>	25
12	<i>Milieubeleid in een internationale context in het model</i>	26
13	<i>(On)tevredenheid over het huidige milieubeleid</i>	26
14	<i>Sterke en zwakke punten van het milieubeleid</i>	27
15	<i>Maatregelen om milieuvraagstukken op te lossen</i>	27
16	<i>Oplossingen voor milieuproblemen binnen het model</i>	28
17	<i>Een voorbeeld van de vraagstelling in een conjuncttaak.</i>	32
18	<i>De relatieve impact van de maatregelen tegen klimaatverandering en hun effect</i>	33
19	<i>Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen</i>	34
20	<i>Spontane reacties: bestrijding klimaatverandering</i>	35
21	<i>Drie maatregelenpakketten om klimaatverandering tegen te gaan</i>	36
22	<i>Draagvlak voor de pakketten tegen klimaatverandering naar kenmerken van de ondervraagden</i>	37
23	<i>De relatieve impact van de maatregelen tegen luchtverontreiniging en hun effect</i>	39
24	<i>Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen)</i>	40
25	<i>Spontane reacties: bestrijding luchtverontreiniging</i>	41
26	<i>Drie maatregelenpakketten om luchtverontreiniging tegen te gaan</i>	42
27	<i>Draagvlak voor de pakketten naar kenmerken van de ondervraagden</i>	43
28	<i>De relatieve impact van de maatregelen tegen ontbossing en hun effect</i>	45
29	<i>Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen</i>	46
30	<i>Spontane reacties: bestrijding ontbossing</i>	47
31	<i>Drie maatregelenpakketten om de bijdrage van Nederland aan de ontbossing tegen te gaan</i>	48

32   <i>Draagvlak voor de pakketten naar kenmerken van de ondervraagden</i>	49
33   <i>De relatieve impact van de maatregelen</i>	51
34   <i>Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen</i>	52
35   <i>Spontane reacties: bestrijding geluidsoverlast</i>	53
36   <i>Drie maatregelenpakketten om geluidsoverlast tegen te gaan</i>	53
37   <i>Draagvlak voor de pakketten naar kenmerken van de ondervraagden</i>	54
38   <i>Optimale prijsverhoging waterschapsbelasting naar kenmerken ondervraagden</i>	56
39   <i>Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregel</i>	56
40   <i>Spontane reacties: bevordering natuur in Nederland</i>	57
41   <i>Optimale prijsverhoging waterschapsbelasting naar kenmerken ondervraagden</i>	59
42   <i>Spontane reacties: bodemsanering in Nederland</i>	59
43   <i>Spontane reacties: bodemsanering in Nederland</i>	60
44   <i>Acceptatie van maatregelen</i>	61
45   <i>Verbreiding van het draagvlak voor het milieubeleid</i>	64
46   <i>Gegevens veldwerk</i>	70
47   <i>Steekproefgegevens</i>	70



# Samenvatting

## Achtergronden en doelstelling

Staatssecretaris Van Geel heeft aangegeven dat voor de nieuwe Toekomstagenda Milieu de maatschappelijke agenda in belangrijke mate leidend moet zijn. Inzicht in de opvattingen van de burger is daarom belangrijk om de legitimiteit van het te voeren beleid te onderbouwen.

Daartoe is aan TNS NIPO Consult, in samenwerking met zusterbureau Veldkamp opdracht gegeven een analyse te maken van de opvattingen van de burger rondom het milieu. De aandacht moest daarbij uitgaan naar de bereidheid van burgers om milieumaatregelen te accepteren. Daarnaast was aandacht gewenst voor een marketingstrategie voor nieuw milieubeleid, waarbij gedifferentieerd wordt naar de belevingswereld van verschillende segmenten burgers. Door in te spelen op behoeften van deze segmenten ten aanzien van overheidsbeleid kan het draagvlak voor milieubeleid worden vergroot.

De doelstelling van het project is als volgt geformuleerd:

*Inzicht in de offerbereidheid voor de oplossing van milieuvraagstukken en in de mogelijkheden voor een gedifferentieerde marketing van milieubeleid bij burgers, op basis van verschillende behoeften van burgers ten aanzien van de overheid in het algemeen en ten aanzien van het milieubeleid in het bijzonder.*

Er zijn drie enquêtes uitgevoerd:

1. Een onderzoek gericht op het segmenteren van burgers op basis van hun behoeften ten aanzien van overheidsbeleid (n=813);
2. Een conjunctonderzoek om inzicht te krijgen in het draagvlak voor maatregelenpakketten (n= 667);
3. Een traditionele opiniepeiling om de spontane reacties op de voorgestelde maatregelen te onderzoeken (n = 413).

Het veldwerk is uitgevoerd in de maanden juni en juli van 2005. Voor een gedetailleerde beschrijving van de methodologie verwijzen wij hier naar de onderzoeksverantwoording die als bijlage bij dit rapport is opgenomen.

De resultaten zijn in dit hoofdstuk samengevat. Eerst beschrijven we een burgersegmentatie op basis van hun behoeften ten aanzien van overheidsbeleid. Daarna wordt ingegaan op wat de burgers vinden dat de algemene beleidsprioriteiten van de politiek moeten zijn en de beleidsprioriteiten ten aanzien van het milieu in het bijzonder. Vervolgens schetsen we de persoonlijke bereidheid van burgers milieumaatregelen te accepteren. Daarbij kijken we naar verschillen tussen segmenten in de samenleving. Afgesloten wordt met aanbevelingen voor het vergroten van het draagvlak voor het milieubeleid van de overheid.

## Zes burgersegmenten

De burger bestaat niet. Met beleid dat rekening houdt met de behoeften van verschillende groepen in de samenleving, kan een groter draagvlak worden gerealiseerd dan bij onge-segmenteerd beleid. Om inzicht te krijgen in de verschillende behoeften van burgers ten aanzien van de overheid is een segmentatie uitgevoerd. Ieder segment heeft daarbij een eigen behoeftenpatroon op de volgende niveaus:

- oplossingsprioriteiten: welke maatschappelijke vraagstukken moeten worden opgelost en op welke manier? Dit niveau correspondeert met het beleidsniveau van de overheid;
- sociale identiteitsbehoeften: wat zegt het hebben van bepaalde opvattingen over iemand, wat voor karakter heeft men dan? Dit niveau correspondeert met het imago van overheidsbeleid;
- waarden: welke waarden sturen het gedrag van de burger aan? Dit niveau correspondeert met de ideologie van waaruit overheidsbeleid wordt geformuleerd.

De behoeften van burgers op deze terreinen kunnen worden gedifferentieerd op basis van de dimensies individueel-solidair, en tevreden-ontevreden. Dit resulteert in de volgende zes burgersegmenten.

---

*De zes burgersegmenten.*

---




---

Toelichting: per segment staan de meest kenmerkende behoeften weergegeven: (i) gewenste uitgangspunten van beleid, (ii) gewenste imago beleid (iii) belangrijkste waarde. Weergegeven zijn relatieve afwijkingen van het segment ten opzichte van andere segmenten.

In het algemeen geldt dat segmenten die dicht bij elkaar liggen meer op elkaar lijken, terwijl segmenten die verder van elkaar af liggen sterker van elkaar verschillen. Segmenten die tegenover elkaar liggen kunnen als tegenpolen worden beschouwd.

Op basis van de politieke voorkeur van respondenten zijn ook politieke partijen in het model onder te brengen. Kiezers van de VVD zijn met name in het liberale segment te



vinden. Onder de CDA aanhang is het beeld wisselender, maar een duidelijke oververtegenwoordiging van CDA kiezers is te vinden in het behoudende en sociale segment. De kiezers van D66 behoren tot allerlei verschillende segmenten. Kiezers van de PvdA bevinden zich aan de linkerkant van het segmentatiemodel. Veel van deze stemmers behoren tot het sociale segment, maar ook in het geëngageerde en in het onverschillige segment is de PvdA aanhang oververtegenwoordigd. GroenLinks vindt haar kiezers vooral in het geëngageerde en het sociale segment, de SP in het geëngageerde. De kiezers van Groep Wilders bevinden zich relatief vaak in het nationalistische segment.

## Milieu op de politieke agenda van burgers

### Prioriteiten van burgers

In het onderzoek is gevraagd naar wat volgens burgers de vraagstukken zijn waaraan hun ideale politieke partij prioriteit zou moeten geven. Daarbij is het onderwerp milieu in zes deelvraagstukken uiteengetrokken om de burgerprioriteiten binnen het verzamelbegrip ‘milieu’ zichtbaar te maken.

---

*Aan welke maatschappelijke vraagstukken hecht uw ideale politieke partij het grootste belang? (vijf vraagstukken per ondervraagde)*

---

Volgorde		Totaal %
1	Verbeteren gezondheidszorg	41
2	Stimuleren werkgelegenheid	37
3	In stand houden koopkracht	35
4	In stand houden oudedagsvoorzieningen	34
5	Bestrijden criminaliteit in Nederland	34
6	Stimuleren economische groei	34
7	Verbetering van het onderwijs	31
8	Bestrijding terrorisme	31
9	Meer inkomenszekerheid bieden	30
10	Opkomen voor normen en waarden	30
11	Op orde brengen van overheidsfinanciën	28
12	Verlaging belastinggelden	24
13	Bestrijding van armoede in de wereld	16
14	<i>Tegengaan broeikaseffect</i>	16
15	Verbeteren mensenrechten	16
16	Bestrijding honger	14
17	Verbetering integratie allochtonen	14
18	Bestrijden van files	8
19	<i>Tegengaan luchtverontreiniging</i>	7
20	<i>Bescherming tropisch regenwoud</i>	5
21	Terugdringen globalisering	5
22	<i>Uitbreiden van natuur in Nederland</i>	5
23	<i>Tegengaan geluidsoverlast</i>	3
24	<i>Opruimen van bodemvervuiling</i>	3

---

Milieuonderwerpen zouden in de ogen van de meeste burgers niet boven aan de prioriteitenlijst van de Nederlandse politiek moeten staan. Gezondheidszorg en sociaal-economische onderwerpen scoren veel hoger. Hierbij moet worden opgemerkt dat hier is gevraagd naar een prioritering binnen het Nederlandse politieke spectrum. Wanneer de milieuvraagstukken in een bredere context zouden worden aangeboden (ongeacht de actor die de vraagstukken zou moeten oplossen of in een meer internationale context) zou de prioritering van milieuvraagstukken hoger kunnen zijn.

Van de natuur- en milieuvraagstukken scoort het tegengaan van het broeikaseffect het hoogste. Luchtverontreiniging volgt op afstand. De andere maatregelen bezetten lagere posities in de ranking.

### **Belang en verwachtingen ten aanzien van het milieubeleid**

Hoewel milieuvraagstukken binnen een breder scala aan vraagstukken een lage prioriteit krijgen, zou een ruime meerderheid (59%) willen dat het milieubeleid (veel) strenger was. Dit resultaat illustreert dat milieuvraagstukken, ondanks de lagere prioriteit, wel degelijk belangrijk worden gevonden. Het draagvlak voor een soepeler milieubeleid is dan ook minimaal. Het draagvlak voor een strenger beleid is breed, en strekt zich uit van het politieke midden (PvdA, CDA) tot de linkervleugel (SP, ChristenUnie, Groenlinks) van het politieke spectrum. Bij de achterban van de VVD en Groep Wilders is er geen meerderheidsdraagvlak voor een strenger milieubeleid. Bij de burgersegmenten is het beeld overeenkomstig. De meest betrokken aanhang voor milieubeleid vinden we in het geëngageerde segment, gevolgd door de socialen en behoudenden. De minst betrokkenen groep vormen de nationalisten en liberalen.

Er zijn geen indicaties dat het belang van milieuvraagstukken in het afgelopen decennium kleiner is geworden. De betrokkenheid bij het milieu is ten opzichte van 1993 nagenoeg gelijk gebleven.

De ondervraagden zijn van mening dat de milieuproblemen de Nederlandse schaal overstijgen. Tweederde van de ondervraagden is van mening dat milieubeleid alleen zin heeft wanneer andere landen dit ook doen. Slechts een derde vindt dat milieubeleid ook zin heeft wanneer Nederland alleen opereert.

### **(On)tevredenheid over het huidige milieubeleid**

Het huidige beleid krijgt op verschillende beleidsterreinen relatief lage rapportcijfers van de burger. Dit geldt ook voor het milieubeleid dat met een 5,4 een nipte onvoldoende krijgt. De burgers hebben dus weinig waardering voor het milieubeleid van de overheid, hoewel net een fractie meer dan een aantal andere beleidsterreinen die als referentie zijn voorgelegd.

### **Door de burger gewenste maatregelen**

Veel burgers verwachten van de overheid dus een strenger milieubeleid. Gevraagd is met wat voor typen maatregelen de overheid milieuproblemen (in het algemeen) zou moeten oplossen. Het meest genoemd worden :

- het stimuleren van technische oplossingen

- het goedkoper maken van milieuvriendelijke producten
- overheidsmaatregelen om milieuoverlast tegen te gaan.

Maatregelen die vaak worden genoemd, differentiëren weinig naar burgersegment. Deze maatregelen blijken niet alleen een groot maar ook een breed draagvlak te hebben. Bij maatregelen die minder vaak worden genoemd, blijkt het sociale segment meer open te staan voor het goedkoper maken van milieuvriendelijke producten; deze maatregel wordt in dit segment zelfs het meest genoemd. Ook milieumaatregelen voor bedrijven vinden in dit segment relatief veel steun. Het behoudende segment blijkt gevoelig te zijn voor het stimuleren van technische oplossingen en uitvindingen. Ook regels en wetten voor burgers kunnen in dit segment relatief vaak op steun rekenen.

### **Conclusies positionering milieu op de politieke agenda**

Hoewel burgers milieuvraagstukken binnen de context van de Nederlandse politiek een lage prioriteit toekennen, geven zij aan een strenger milieubeleid te willen. De vraagstukken die binnen het milieudomein op het meeste draagvlak kunnen rekenen, zijn de bestrijding van het broeikaseffect en luchtverontreiniging.

Ervan uitgaande dat er bij de geëngageerden weinig draagvlak te winnen is, lijkt groei van het draagvlak het beste te realiseren bij de socialen en de behoudenden. Draagvlak voor milieuvraagstukken kan bij deze groepen worden versterkt door milieuproblemen te koppelen aan belangrijke waarden voor deze segmenten. Voor socialen kunnen dit waarden zijn als solidariteit (anderen elders en later niet met onze milieuproblemen opzadelen) en fatsoen. Voor dit segment moeten de kosten die gepaard gaan met milieubeleid worden beperkt, want milieubeleid mag niet ten koste gaan van de sociaal zwakkeren. De behoudenden kunnen, naast 'zekerheid voor het gezin', worden aangesproken op 'zorg voor de toekomst'.

In tweede instantie kan het draagvlak worden vergroot bij liberalen en onverschilligen. Gezien het belang van 'eigen problemen' voor de onverschilligen, is het belangrijk te benadrukken dat milieu ook dicht bij huis speelt. Daarnaast moet duidelijk worden gemaakt dat milieubeleid niet ten koste hoeft te gaan van koopkracht. Voor de liberalen, die een sterke focus hebben op ambitie en comfort, is het belangrijk de associatie van milieubeleid met een verlies aan vrijheid te verbreken. Door het accent op innovatie te leggen kan duidelijk worden gemaakt dat milieubeleid kan leiden tot economische groei. Daarnaast kan worden benadrukt dat aandacht voor milieubeleid ook kan leiden tot een comfortabel leven: biologisch eten kan ook als een culinaire verfijning worden gezien.

Als burgers mogen kiezen uit milieumaatregelen, blijken vooral maatregelen die weinig offers vergen populair. Hoewel men best een strenger milieubeleid wil, kiest men bij een vrije keuze toch snel voor de weg van de minste weerstand. De vraag is of men ook bereid is om maatregelen te accepteren die het gevolg zijn van een strenger milieubeleid.

## Offerbereidheid: waarvoor bestaat een breed draagvlak?

Vaak gehoorde kritiek op milieu-enquêtes richt zich op het verschil tussen het grote belang dat aan milieuvraagstukken wordt toegekend en de geringe offerbereidheid. Mensen zeggen wel dat ze het milieu belangrijk vinden, maar blijken als het erop aankomt niet bereid veel op te offeren voor de verbetering van het milieu. Hoe serieus moeten we de burgerzorgen rond het milieu dan eigenlijk nemen?

Om een indicatie te krijgen van de offerbereidheid van burgers voor de oplossing van milieuproblemen is gevraagd naar de acceptatie van maatregelen om specifieke milieuproblemen op te lossen. In het volgende overzicht staat deze acceptatie weergegeven, waarbij de vraagstukken zijn gerangordend naar prioriteit.

### Acceptatie van maatregelen (vraagstukken zijn genummerd volgens oplossingsprioriteit)

1. Klimaatverandering	%	2. luchtverontreiniging	%	3. natuur in Nederland	%
• heffing vliegreizen	57	• belonen schone auto's	51	• meer waterschapsbelasting	33
• duurdere producten door eisen producenten	42	• lagere max. snelheid grote steden	43		
• verlaging max. snelheid	41	• dieselaccijns verhogen	27		
• duurdere energie door groter aandeel groene stroom	35	• parkeertarief dieselauto's binnensteden	22		
		• verbod dieselauto's binnensteden	20		
4. bodemvervuiling	%	5. ontbossing	%	6. geluidsoverlast	%
• verhoging algemene belastingen	15	• groter aanbod tropisch hardhout	65	• strengere eisen tuinapparatuur (geen prijsverhoging)	+60
		• heffing niet-duurzaam hardhout	61	• autoluwe binnensteden	55
		• duurdere bouwen door meer duurzaam hardhout bouwsector	59	• heffing lawaaiige autobanden (zonder prijsverhoging)	52
		• hogere vleesprijs door heffing veevoer tropische bossen	48	• beperking pleziervliegtuigen	51
		• meer belasting door keurmerk duurzaam veevoer	18	• meer belasting voor meer geluidsschermen	12

Toelichting: per maatregel staat weergegeven hoeveel procent deze 'zeker' of 'enigszins' acceptabel vindt (i.t.t. neutraal, enigszins niet of zeker niet acceptabel). Bij het voorleggen van de maatregelen is een exactere formulering gebruikt dan hier weergegeven (bijv. heffing vliegreizen binnen Europa € 9, buiten Europa € 18). Zie ook hoofdstuk 4.

Uit dit overzicht blijkt dat er geen direct verband is tussen de prioriteit van een vraagstuk en het draagvlak voor bijbehorende maatregelen. Bij vraagstukken met lagere prioriteit kunnen de maatregelen op even veel, of meer steun kunnen rekenen dan bij maatregelen voor vraagstukken met een grotere prioriteit. Kennelijk spelen de persoonlijke conse-

quenties van maatregelen een minstens zo grote rol als het vraagstuk dat ermee wordt opgelost.

Voor maatregelen met een groter draagvlak geldt veelal het volgende:

- *een vanzelfsprekende relatie tussen maatregel en vraagstuk.* Zo is er in de perceptie van burgers een verband tussen maatregelen die betrekking hebben op hardhout en de ontbossing. Het verband tussen ontbossing en een heffing op vlees ligt minder voor de hand.
- *enige mate van keuzevrijheid.* Offers die kunnen worden voorkomen door aanpassing van het gedrag hebben minder weerstand dan onontkoombare maatregelen, zoals algemene belastingverhoging.
- *de vervuiler wordt getroffen.* Gerelateerd aan het vorige punt is er meer draagvlak voor maatregelen waarmee de vervuiler wordt getroffen (bijvoorbeeld bij een verbod op pleziervliegtuigen) dan wanneer iedereen, hoe dan ook, wordt getroffen (wederom bij algemene belastingverhoging).
- *het betreft luxeproducten.* Heffingen op luxeproducten (vliegreizen) ontmoeten minder weerstand dan heffingen op primaire levensbehoeften (vlees, energie).
- *het is een technologische oplossing.* Bij technologische oplossing (bijv. strengere eisen aan tuinapparatuur) zonder dat de producten duurder worden is er geen daadwerkelijk offer van de burger en is de acceptatie groter.
- *er is een prettig neveneffect.* Autoluwe binnensteden verlagen niet alleen de uitstoot, maar kunnen ook andere voordelen hebben (bijvoorbeeld aangenaam winkelen).

In aanvulling op de vragen naar acceptatie zijn ondervraagd in dit onderzoek voor dilemma's geplaatst. Men kreeg pakketten van strengere of minder strenge maatregelen voorgelegd, waarbij een aantal specifieke milieuvraagstukken in meer of mindere mate werden opgelost. De ondervraagd gaven telkens aan welk maatregelenpakket hun voorkeur had. Men kon hierbij tevens kiezen voor geen van de maatregelenpakketten. Uit de keuzes van respondenten uit een serie pakketten, kan in een dergelijke "conjunctanalyse" worden afgeleid welke maatregelen op een groter draagvlak kunnen rekenen, en bij welke maatregelen het draagvlak kleiner is.

Voor de oplossing van ieder milieuvraagstuk zijn drie pakketten samengesteld:

- één pakket gericht op het behalen van een zo groot mogelijke milieuwinst
- één pakket met een zo groot mogelijk milieu-effect, onder de voorwaarde dat er een meerderheidsdraagvlak voor is
- één pakket met een zo groot mogelijk draagvlak

Draagvlak en effect van de pakketten zijn weergegeven op de volgende pagina.

Het draagvlak voor de pakketten is groter dan de acceptatie van de maatregelen die individueel zijn aangeboden. Dit heeft te maken met het feit dat het draagvlak van de pakketten is afgewogen tegen het uitblijven van maatregelen (niets doen). In de context van dit weinig aantrekkelijke alternatief stijgt het draagvlak voor de maatregelen. Daarnaast is in het draagvlak voor de conjunctpakketten de milieuwinst verdisconteerd, wat het draagvlak vergroot.

Bij de vraag naar acceptatie van de maatregelen is geen milieuwinst vermeld en is geen alternatief van "niets doen" gegeven. De acceptatie is hierdoor lager. Het verschil tussen deze cijfers geeft een indicatie van mogelijke effecten van communicatie-inspanningen, waarbij de acceptatiecijfers als ondergrens kunnen worden gezien, en de conjunct-cijfers als bovengrens.

*Een overzicht van het draagvlak en effect van de maatregelenpakketten.*

klimaatverandering	luchtverontreiniging																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Pakket met maximaal effect</th> <th>Meerderheidspakket met maximaal effect</th> <th>Pakket met maximaal draagvlak</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verhoging aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,- per hh/jr</li> <li>Verlaging maximumsnelheid tot 80 km/u rond steden en 100 km/u in rest Nederland</li> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verhoging aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,- per hh/jr</li> <li>Verlaging maximumsnelheid tot 100 km/u in heel Nederland</li> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>strengere productie-eisen binnen Europa, waardoor het leven 0,5% duurder wordt</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <p>➔ 17% reductie</p> <p>➔ 50% draagvlak*</p> </td> <td> <p>➔ 16,5% reductie</p> <p>➔ 52% draagvlak</p> </td> <td> <p>➔ 8% reductie</p> <p>➔ 70% draagvlak</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">* t.o.v. niets doen</td> </tr> </tbody> </table>	Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verhoging aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,- per hh/jr</li> <li>Verlaging maximumsnelheid tot 80 km/u rond steden en 100 km/u in rest Nederland</li> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verhoging aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,- per hh/jr</li> <li>Verlaging maximumsnelheid tot 100 km/u in heel Nederland</li> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>strengere productie-eisen binnen Europa, waardoor het leven 0,5% duurder wordt</li> </ul>	<p>➔ 17% reductie</p> <p>➔ 50% draagvlak*</p>	<p>➔ 16,5% reductie</p> <p>➔ 52% draagvlak</p>	<p>➔ 8% reductie</p> <p>➔ 70% draagvlak</p>	* t.o.v. niets doen			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Pakket met maximaal effect</th> <th>Meerderheidspakket met maximaal effect</th> <th>Pakket met maximaal draagvlak</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verlaging max. snelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>Verhoging dieselaccijns met 8 cent per liter</li> <li>Parkeertarief dieselauto's van 300 euro per jaar</li> <li>De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>Zeerechone auto's op de busbaan</li> <li>Zeerechone auto's op de busbaan en 5 jaar eigen parkeerplaats</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verlaging maximumsnelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>Zeerechone auto's mogen op de busbaan</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alleen in de spits een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <p>➔ 20% reductie</p> <p>➔ 38% draagvlak*</p> </td> <td> <p>➔ 13,1% reductie</p> <p>➔ 51% draagvlak*</p> </td> <td> <p>➔ 5% reductie</p> <p>➔ 60% draagvlak*</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">* t.o.v. niets doen</td> </tr> </tbody> </table>	Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlaging max. snelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>Verhoging dieselaccijns met 8 cent per liter</li> <li>Parkeertarief dieselauto's van 300 euro per jaar</li> <li>De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>Zeerechone auto's op de busbaan</li> <li>Zeerechone auto's op de busbaan en 5 jaar eigen parkeerplaats</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlaging maximumsnelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>Zeerechone auto's mogen op de busbaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alleen in de spits een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> </ul>	<p>➔ 20% reductie</p> <p>➔ 38% draagvlak*</p>	<p>➔ 13,1% reductie</p> <p>➔ 51% draagvlak*</p>	<p>➔ 5% reductie</p> <p>➔ 60% draagvlak*</p>	* t.o.v. niets doen		
Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verhoging aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,- per hh/jr</li> <li>Verlaging maximumsnelheid tot 80 km/u rond steden en 100 km/u in rest Nederland</li> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verhoging aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,- per hh/jr</li> <li>Verlaging maximumsnelheid tot 100 km/u in heel Nederland</li> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>milieuheffing op vliegreizen €17,- binnen Europa, €35,- buiten Europa</li> <li>strengere productie-eisen binnen Europa, waardoor het leven 0,5% duurder wordt</li> </ul>																							
<p>➔ 17% reductie</p> <p>➔ 50% draagvlak*</p>	<p>➔ 16,5% reductie</p> <p>➔ 52% draagvlak</p>	<p>➔ 8% reductie</p> <p>➔ 70% draagvlak</p>																							
* t.o.v. niets doen																									
Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlaging max. snelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>Verhoging dieselaccijns met 8 cent per liter</li> <li>Parkeertarief dieselauto's van 300 euro per jaar</li> <li>De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>Zeerechone auto's op de busbaan</li> <li>Zeerechone auto's op de busbaan en 5 jaar eigen parkeerplaats</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verlaging maximumsnelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>Zeerechone auto's mogen op de busbaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alleen in de spits een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> </ul>																							
<p>➔ 20% reductie</p> <p>➔ 38% draagvlak*</p>	<p>➔ 13,1% reductie</p> <p>➔ 51% draagvlak*</p>	<p>➔ 5% reductie</p> <p>➔ 60% draagvlak*</p>																							
* t.o.v. niets doen																									
biodiversiteit	geluidsoverlast																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Pakket met maximaal effect</th> <th>Meerderheidspakket met maximaal effect</th> <th>Pakket met maximaal draagvlak</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%</li> <li>heffing veevoer: vlees € 0,50 duurder</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>zelfde als pakket met maximaal effect</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <p>➔ 57% minder bijdrage ontbossing</p> <p>➔ 69% draagvlak*</p> </td> <td></td> <td> <p>➔ 55% minder bijdrage ontbossing</p> <p>➔ 76% draagvlak*</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">* t.o.v. niets doen</td> </tr> </tbody> </table>	Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> <li>aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%</li> <li>heffing veevoer: vlees € 0,50 duurder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zelfde als pakket met maximaal effect</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%</li> </ul>	<p>➔ 57% minder bijdrage ontbossing</p> <p>➔ 69% draagvlak*</p>		<p>➔ 55% minder bijdrage ontbossing</p> <p>➔ 76% draagvlak*</p>	* t.o.v. niets doen			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Pakket met maximaal effect</th> <th>Meerderheidspakket met maximaal effect</th> <th>Pakket met maximaal draagvlak</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>100 euro meer belasting voor geluidsschermen</li> <li>10 euro heffing lawaaige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>10 euro heffing lawaaige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer beperkingen auto's binnensteden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen in weekenden boven steden</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <p>➔ -1,7 mln gehinderden</p> <p>➔ 27% draagvlak*</p> </td> <td> <p>➔ -1,5 mln gehinderden</p> <p>➔ 54% draagvlak*</p> </td> <td> <p>➔ -800.000 gehinderden</p> <p>➔ 66% draagvlak*</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">* t.o.v. niets doen</td> </tr> </tbody> </table>	Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>100 euro meer belasting voor geluidsschermen</li> <li>10 euro heffing lawaaige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>10 euro heffing lawaaige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer beperkingen auto's binnensteden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen in weekenden boven steden</li> </ul>	<p>➔ -1,7 mln gehinderden</p> <p>➔ 27% draagvlak*</p>	<p>➔ -1,5 mln gehinderden</p> <p>➔ 54% draagvlak*</p>	<p>➔ -800.000 gehinderden</p> <p>➔ 66% draagvlak*</p>	* t.o.v. niets doen		
Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%</li> <li>heffing veevoer: vlees € 0,50 duurder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zelfde als pakket met maximaal effect</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%</li> </ul>																							
<p>➔ 57% minder bijdrage ontbossing</p> <p>➔ 69% draagvlak*</p>		<p>➔ 55% minder bijdrage ontbossing</p> <p>➔ 76% draagvlak*</p>																							
* t.o.v. niets doen																									
Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>100 euro meer belasting voor geluidsschermen</li> <li>10 euro heffing lawaaige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>10 euro heffing lawaaige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer beperkingen auto's binnensteden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen in weekenden boven steden</li> </ul>																							
<p>➔ -1,7 mln gehinderden</p> <p>➔ 27% draagvlak*</p>	<p>➔ -1,5 mln gehinderden</p> <p>➔ 54% draagvlak*</p>	<p>➔ -800.000 gehinderden</p> <p>➔ 66% draagvlak*</p>																							
* t.o.v. niets doen																									

Bij de behoudenden en geëngageerden bestaat doorgaans meer draagvlak voor de maatregelenpakketten, en bij de nationalist en liberalen minder. Het omgekeerde geldt voor de pakketten om geluidsoverlast tegen te gaan. Hiervoor bestaat meer draagvlak bij laatstgenoemde twee groepen, en minder bij de behoudenden en geëngageerden.

Het draagvlak voor meer natuur in Nederland (door middel van verhoging van de waterschapsbelasting) en bodemsanering (door middel van verhoging van de algemene belastingen) is onderzocht door middel van prijsmeters. Hierbij blijkt dat slechts 38% van de ondervraagden bereid is meer waterschapsbelasting te betalen voor meer natuur in Ne-

derland, en slechts 32% bereid is meer algemene belastingen te betalen voor bodemsanering.

### **Conclusies offerbereidheid**

Er blijkt geen sterk verband te bestaan tussen de prioriteit van een milieuvraagstukken en het draagvlak voor bijbehorende maatregelen. We zien dat bij vraagstukken met lagere prioriteit de maatregelen op even veel, of meer draagvlak kunnen rekenen dan maatregelen voor vraagstukken met een grotere prioriteit. Kennelijk spelen de persoonlijke consequenties van maatregelen een minstens zo grote rol als het vraagstuk dat ermee wordt opgelost. Aan het simpelweg betalen voor de oplossing van milieuvraagstukken door middel van belastingverhoging of heffingen op primaire levensbehoeften geeft de burger geen steun. Men is gevoeliger voor meer gedifferentieerde maatregelen, waarbij er een keuze is tussen het kiezen voor milieuvriendelijk gedrag en daar de kosten van dragen, of kiezen voor voordeliger milieuvriendelijker gedrag.

Niets doen aan milieumaatregelen is voor veel burgers geen optie. Als het alternatief voor een milieumaatregelenpakket bestaat uit het uitblijven van milieumaatregelen, kiest men eerder voor een pakket dan wanneer de maatregelen op zichzelf worden aangeboden. Daarnaast kan communicatie over de effecten van maatregelen het draagvlak hiervoor vergroten.

Bij behoudenden en geëngageerden bestaat doorgaans meer draagvlak voor de maatregelen, en bij de nationalist en liberalen minder. Het omgekeerde geldt voor geluidsoverlast. Hiervoor bestaat meer draagvlak bij laatstgenoemde twee groepen, en minder bij de behoudenden en geëngageerden.

### **Tot slot**

Het lijkt zinnig om naast een algemene beleidsmarketing een doelgroepmarketing in eerste instantie te richten op twee segmenten: de socialen en de behoudenden. Bij overheidsmarketing is productdifferentiatie echter niet mogelijk en moet dus een optimaal pakket maatregelen worden gekozen dat in beide doelsegmenten het draagvlak doet stijgen. Differentiatie is in dit geval alleen mogelijk in de communicatie van beleid naar de beide segmenten. Wanneer dus wordt gekozen voor verbreding naar de socialen en de behoudenden, moet bij het kiezen van een maatregelenpakket rekening worden gehouden met behoeften uit beide segmenten.

Door in te spelen op de verwachtingen van de burger en daarbij een gesegmenteerde strategie te ontwikkelen kan voor een maximaal haalbaar draagvlak worden gezorgd. Daarbij moet wel worden bedacht dat de overheid, anders dan marketeers in het bedrijfsleven, moet werken met maatschappelijke belangentegenstellingen. Uiteindelijk is het vellen van salomonsoordelen de core-business van de overheid.





# 1 Achtergrond en doelstelling

## 1.1 Achtergrond

Bij het totstandkomen van De Toekomstagenda Milieu is de maatschappelijke agenda in belangrijke mate leidend. De opvattingen van de burger zijn daarin een belangrijk element om de legitimiteit van het te voeren beleid te onderbouwen.

In de deskstudy "Oriëntatie op de burger"<sup>1</sup> is de beschikbare informatie over de opvattingen van de burger over het duurzaamheidsbeleid geanalyseerd. De conclusie is dat de burger zich in zekere mate zorgen maakt over het milieu, maar over het algemeen tevreden is over het gevoerde milieubeleid.

De aanbevelingen voor vervolgonderzoek vragen om meer inzicht in de volgende onderwerpen.

### *De offerbereidheid van burgers*

Burgers zijn bereid enige economische groei in te leveren voor een beter milieu, maar hoe ver gaat deze offerbereidheid? Wat mag het kosten? Kan er dieper worden uitgezocht waar de grenzen van de offerbereidheid van burgers liggen, waar dat van afhankelijk is en via welk mechanisme dat kan worden gerealiseerd? En hoe bevraag je burgers hierover zonder in de valkuil van de sociaal wenselijke antwoorden terecht te komen?

### *Mogelijke marketingstrategieën voor milieubeleid*

Er dient aandacht te worden besteed aan een marketingstrategie voor nieuw milieubeleid, waarbij gedifferentieerd dient te worden naar de belevingswereld van de verschillende segmenten burgers. Door in te spelen op behoeften van deze segmenten ten aanzien van overheidsbeleid kan het draagvlak voor milieubeleid worden vergroot.

Het Uitvoeringsteam Toekomstagenda Milieu heeft TNS NIPO Consult verzocht onderzoek uit te voeren om de beschreven lacunes op te vullen en praktische handvatten te bieden voor de inhoud van de Toekomstagenda zelf en voor de beleidsmarketing daaropvolgend. Voor deze opdracht heeft TNS NIPO Consult samenwerking gezocht met Veldkamp. Veldkamp is een zusteronderneming van TNS NIPO en gespecialiseerd in milieuonderzoek.

---

<sup>1</sup> "Oriëntatie op de Burger", Beleid in Context, mei 2005

## 1.2 Doelstelling

De doelstelling van het project is als volgt geformuleerd:

*Inzicht in de offerbereidheid voor de oplossing van milieuvraagstukken en in de mogelijkheden voor een gedifferentieerde marketing van milieubeleid bij burgers, op basis van verschillende behoeften van burgers ten aanzien van de overheid in het algemeen en ten aanzien van het milieubeleid in het bijzonder.*

### 1. Inzicht in draagvlak voor maatregelen

Voor een aantal milieuproblemen dient in kaart te worden gebracht hoe groot het draagvlak is voor een aantal specifieke (pakketten van) maatregelen. Het gaat hierbij om de volgende vraagstukken:

- klimaatverandering
- luchtverontreiniging
- biodiversiteit
- geluidsoverlast
- natuur in Nederland
- bodemverontreiniging

Maatregelen bestaan hierbij uit instrumenten (bijvoorbeeld wetgeving, technologieën, belastingen, subsidies) die elk met een bepaalde intensiteit kunnen worden ingezet. Er dient inzicht te ontstaan in het pakket met het maximale draagvlak.

**2. Gedifferentieerde overheidscommunicatie.** Milieumaatregelen moeten aan verschillende groepen van burgers worden gecommuniceerd. Hiervoor is inzicht vereist in verschillen tussen burgers ten aanzien van:

- de verwachtingen van burgers ten aanzien van overheidsbeleid
- de agendasetting van milieuvraagstukken ten opzichte van andere vraagstukken
- het relatieve belang van vraagstukken binnen het milieudomein
- tevredenheid over het huidige milieubeleid
- de preferentie van verschillende typen milieumaatregelen

## 1.3 Methode van onderzoek

Er zijn drie enquêtes uitgevoerd:

1. Een onderzoek gericht op een het segmenteren van burgers op basis van hun behoeften ten aanzien van overheidsbeleid (n=813),
2. Een conjunctonderzoek gekoppeld aan een conjunctanalyse van de offerbereidheid voor zes concrete voorgestelde maatregelenpakketten (n= 667).
3. Een traditionele opiniepeiling uitgevoerd van de spontane reacties op deze voorgestelde maatregelen (n = 413).

Het veldwerk is uitgevoerd in de maanden juni en juli van 2005. Voor een gedetailleerde beschrijving van de methodologie verwijzen wij hier naar de onderzoeksverantwoording die als bijlage bij dit rapport is opgenomen.

## **1.4 Opbouw van deze rapportage**

Deze rapportage is als volgt opgebouwd. Aangezien inzicht vereist is in verschillen tussen burgers, is een behoefte-segmentatie ten aanzien van overheidsbeleid gemaakt. Deze wordt beschreven in hoofdstuk 2. Daarbij wordt ook beschreven in welke segmenten politieke partijen hun aanhang vinden.

In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan de positie die milieu inneemt op de politieke agenda van burgers. Allereerst wordt ingegaan op de prioritering van maatschappelijke vraagstukken. Vervolgens komt het belang van milieubeleid aan bod en wordt ingegaan op de verwachtingen van burgers ten aanzien van het milieubeleid. Tot slot wordt aandacht besteed aan welke maatregelen de burger in het algemeen preferereert bij milieubeleid.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het draagvlak voor maatregelen waarmee specifieke milieuvraagstukken worden opgelost. Daarbij wordt ingegaan op de acceptatie van specifieke maatregelen, en op het hoeveel draagvlak verschillende maatregelenpakketten kunnen rekenen.

In hoofdstuk 5 worden aanbevelingen gedaan voor een gesegmenteerd milieubeleid. Een beschrijving van de onderzoeksmethode is als bijlage opgenomen.

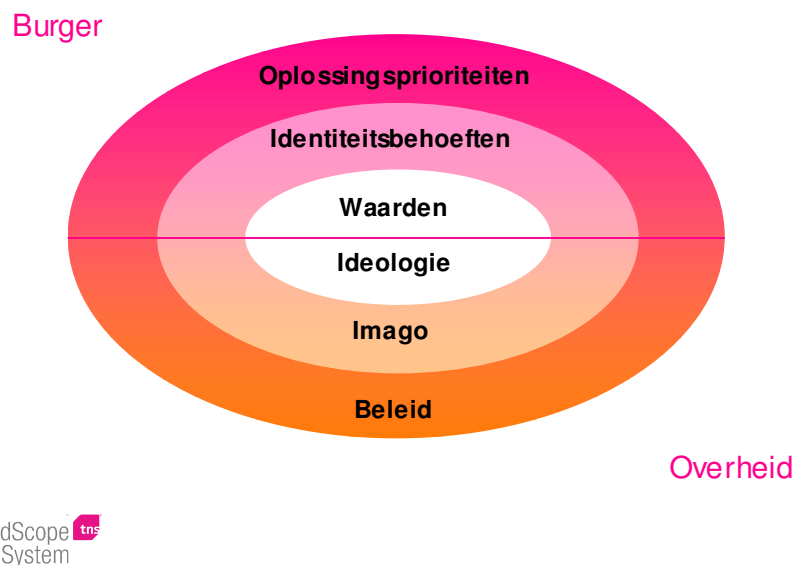


## 2 Zes segmenten van burgers

### 2.1 Verschillen tussen burgers: een behoefte-segmentatie ten aanzien van overheidsbeleid

De burger bestaat niet. Met beleid dat rekening houdt met de behoeften van verschillende groepen in de samenleving, kan een groter draagvlak worden gerealiseerd dan bij onge-segmenteerd beleid.

Het door TNS ontwikkelde Needscope-model is gebaseerd op behoeften van personen in een bepaald domein. Toegepast op overheidsbeleid zijn drie lagen van burgerbehoeften te onderscheiden, die corresponderen met drie niveaus van overheidsbeleid:



- oplossingsprioriteiten: welke maatschappelijke vraagstukken moeten worden opgelost en op welke manier? Dit niveau correspondeert met het beleidsniveau van de overheid;
- sociale identiteitsbehoeften: wat zegt het hebben van bepaalde opvattingen over iemand, wat voor karakter heeft men dan? Dit niveau correspondeert met het imago van overheidsbeleid;
- waarden: welke waarden sturen het gedrag van de burger aan? Dit niveau correspondeert met de ideologie van waaruit overheidsbeleid wordt geformuleerd.

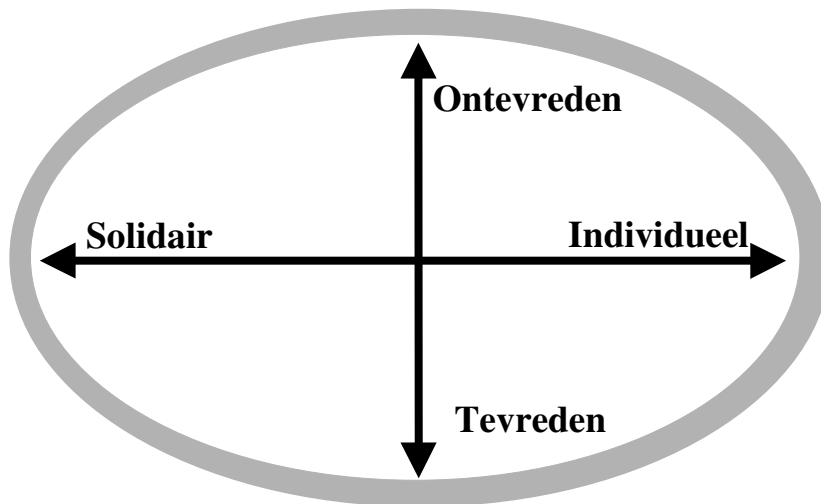
Volgens het Needscope-model is het draagvlak voor beleid groter naarmate beleid niet alleen overeenstemt met oplossingsprioriteiten, maar ook aansluit bij de “diepere” identiteitsbehoeften en waarden van burgers. Inzicht in deze behoeften maken het mogelijk om bij de formulering en communicatie van overheidsbeleid hierbij aansluiting te zoeken.

Ten behoeve van dit onderzoek is een burgersegmentatie uitgevoerd op basis van de behoeften ten aanzien van overheidsbeleid op de drie genoemde niveaus. Deze behoeften-segmentatie is gebaseerd op de volgende dimensies.

---

1 | Twee dimensies van burgerbehoeften ten aanzien van overheidsbeleid

---

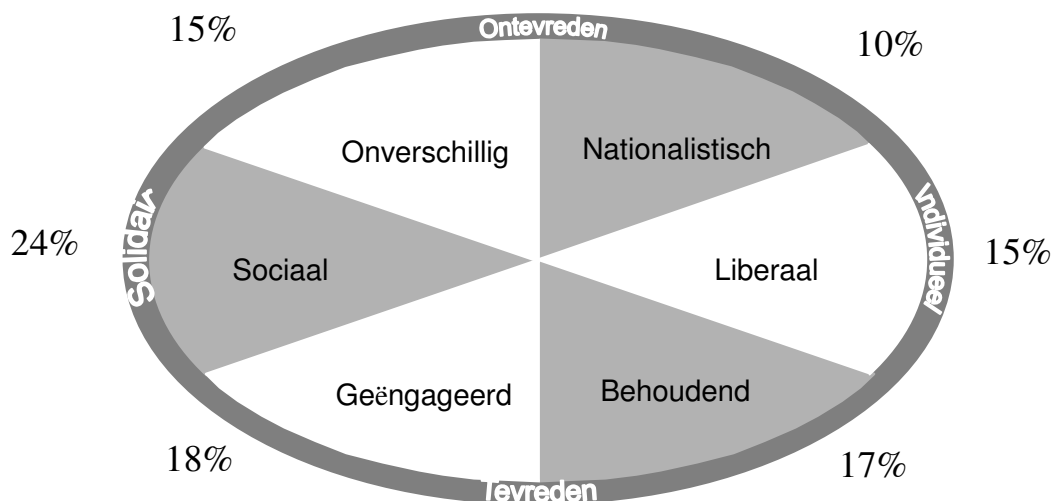


Vervolgens is het spectrum dat op basis van deze twee dimensies ontstaat ingedeeld in zes segmenten, ieder met een uniek patroon in oplossingsprioriteiten, identiteitsbehoeften en waarden.

---

2 | De zes burgersegmenten geplaatst op de dimensies

---



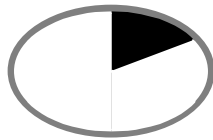
In het algemeen geldt dat segmenten die dicht bij elkaar liggen meer op elkaar lijken, terwijl segmenten die verder van elkaar af liggen sterker van elkaar verschillen. Segmenten die tegenover elkaar liggen kunnen op bepaalde vlakken als tegenpolen worden beschouwd.

In het volgende overzicht staan de meest onderscheidende behoeften van de segmenten weergegeven.

### 3 | De meest onderscheidende behoeften per segment (n= 751)

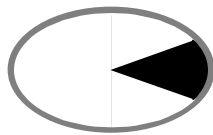
	Oplossingsprioriteiten	Identiteitsbehoeften	Waarden
• Nationalistisch	<i>vraagstukken</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• criminaliteit</li> <li>• inkomenszekerheid</li> <li>• terrorisme</li> </ul> <i>belangrijkste uitgangspunt</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gericht op verandering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• doeners</li> <li>• onafhankelijk</li> <li>• recht voor zijn raap</li> </ul>	<i>instrumentele waarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• moedig</li> </ul> <i>eindwaarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• comfortabel leven</li> <li>• stimulerend leven</li> </ul>
• Liberaal	<i>vraagstukken</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• economische groei</li> <li>• werkgelegenheid</li> <li>• belastingverlaging</li> </ul> <i>belangrijkste uitgangspunt</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eigen verantwoordelijkheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• echte leiders</li> <li>• succesvol</li> <li>• maatschappelijk geslaagd</li> </ul>	<i>instrumentele waarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ambitieus</li> </ul> <i>eindwaarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gevoel van prestatie</li> <li>• comfortabel leven</li> </ul>
• Behoudend	<i>vraagstukken</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• overheidsfinanciën</li> <li>• economische groei</li> <li>• onderwijs</li> </ul> <i>belangrijkste uitgangspunt</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gericht op toekomst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• betrouwbaar</li> <li>• gerespecteerd</li> <li>• betrokken</li> </ul>	<i>instrumentele waarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• betrouwbaar</li> </ul> <i>eindwaarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zekerheid gezin</li> <li>• gevoel van prestatie</li> </ul>
• Geëngageerd	<i>vraagstukken</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gezondheidszorg</li> </ul> <i>belangrijkste uitgangspunt</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• overheid speelt grote rol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• betrokken</li> <li>• sociaal</li> <li>• betrouwbaar</li> </ul>	<i>instrumentele waarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• behulpzaam</li> </ul> <i>eindwaarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gelijkheid</li> <li>• wereld in vrede</li> </ul>
• Sociaal	<i>vraagstukken</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gezondheidszorg</li> <li>• normen en waarden</li> <li>• onderwijs</li> </ul> <i>belangrijkste uitgangspunt</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• opkomen voor zwakkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• menselijk</li> <li>• sociaal</li> <li>• strijdbaar</li> </ul>	<i>instrumentele waarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eerlijk</li> </ul> <i>eindwaarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zekerheid gezin</li> <li>• wereld in vrede</li> </ul>
• Onverschillig	<i>vraagstukken</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• koopkracht</li> <li>• oudedagsvoorzieningen</li> </ul> <i>uitgangspunten</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eigen problemen gaan voor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sociaal</li> <li>• doeners</li> <li>• strijdbaar</li> </ul>	<i>instrumentele waarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• opgewekt</li> </ul> <i>eindwaarden</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nationale veiligheid</li> </ul>

## 2.2 Een beschrijving van de segmenten



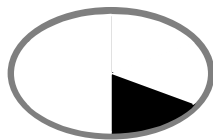
### **Nationalistisch: 10% van de ondervraagden**

Burgers in het segment 'nationalistisch' vinden een comfortabel en stimulerend leven belangrijk. Ze vinden dat burgers hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen. Daarnaast zijn deze mensen gericht op verandering. Een partij moet aanvoelen wat het volk wil en besluiten durven nemen. Politici moeten duidelijke taal spreken en 'recht voor zijn raap' zijn. Belangrijke issues zijn voor hen de bestrijding van criminaliteit en terrorisme, de garantie van inkomenszekerheid en verlaging van belastingen.



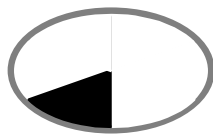
### **Liberaal: 15% van de ondervraagden**

Mensen in het segment 'liberaal' zijn ambitieus en hechten belang aan een comfortabel leven. Ze gaan uit van eigen verantwoordelijkheid. Zelf willen zij gezien worden als daadkrachtig, maatschappelijk geslaagd en gevestigd, terwijl hun politici echte leiders moeten zijn. Belangrijke beleidsthema's zijn voor dit segment de economische: zij noemen vaak economische groei en werkgelegenheid.



### **Behoudend: 17% van de ondervraagden**

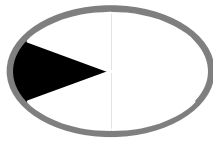
Burgers die kunnen worden gerekend tot het segment 'behoudend' vinden betrouwbaarheid en ambitie belangrijk en streven naar zekerheid voor het gezin. Ze denken aan de toekomst van hun (klein)kinderen en willen worden gezien als daadkrachtig. Politici moeten betrouwbaar zijn en echte leiders. Belangrijke politieke vraagstukken zijn de overheidsfinanciën en het onderwijs.



### **Geëngageerd: 17% van de ondervraagden**

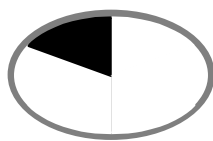
Mensen in het segment 'geëngageerd' hechten belang aan wereldvrede en gelijkheid en vinden behulpzaamheid en betrouwbaarheid relevante waarden. Deze burgers verwachten van de overheid dat zij een grote rol speelt en opkomt voor zwakkeren in de samenleving. Van politici verwachten ze betrokkenheid, terwijl zij zelf graag gezien worden als sociaal en solidair. Een belangrijk vraagstuk vinden deze burgers de gezondheidszorg, net als thema's op het gebied van internationale solidariteit.





### **Sociaal: 24% van de ondervraagden**

Burgers die behoren tot het segment ‘sociaal’ vinden eerlijkheid en een ruime geest belangrijke waarden, naast zekerheid voor het gezin en wereldvrede. Zelf worden ze graag gezien als solidair en staan klaar om anderen te helpen. De overheid moet opkomen voor de zwakkeren en politici dienen betrouwbaar en menselijk te zijn. Belangrijke thema’s zijn normen en waarden en de gezondheidszorg.



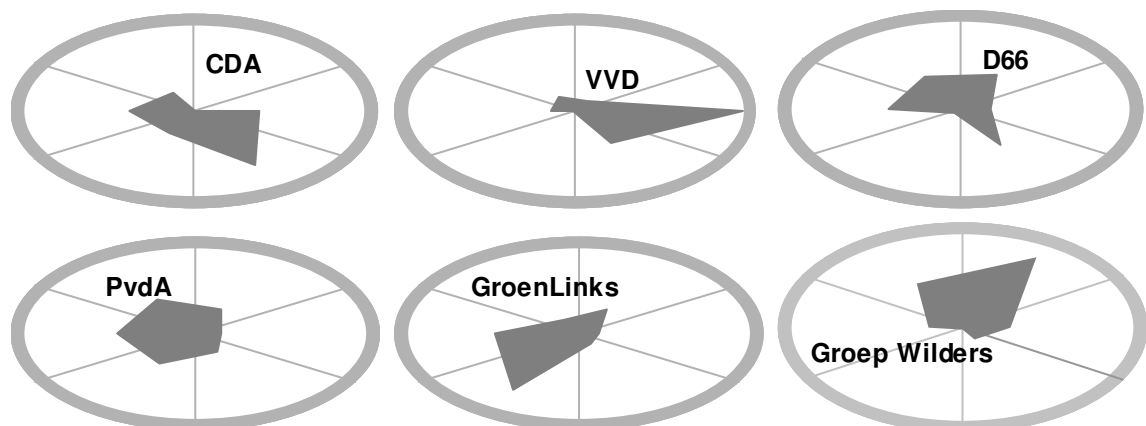
### **Onverschillig: 15% van de ondervraagden**

Mensen in het segment ‘onverschillig’ noemen opgewekt zijn en ambitieus als belangrijke waarden, naast wereldvrede en nationale veiligheid. Voor dit segment gaan de eigen problemen voor, terwijl ze wel als solidair en daadkrachtig willen worden gezien. Van politici verwachten deze burgers dat ze doen wat nodig is en belangrijke politieke vraagstukken vinden zij de koopkracht en oudedagsvoorzieningen.

## **2.3 De positie van politieke partijen**

Op basis van de politieke voorkeur van respondenten zijn ook politieke partijen in het model onder te brengen. Uit onderstaande figuur blijkt dat veel partijen hun aanhang duidelijk in één of enkele segmenten vinden.

4 | *De positie van politieke partijen in het model*



Kiezers van de VVD zijn met name in het liberale segment te vinden en daarnaast in het behoudende. Onder de CDA aanhang is het beeld wisselender, maar een duidelijke over-

vertegenwoordiging van CDA kiezers is te vinden in het behoudende en sociale segment. De kiezers van D66 behoren tot allerlei verschillende segmenten.

Kiezers van de PvdA bevinden zich aan de linkerkant van het segmentatiemodel. Veel van deze stemmers behoren tot het sociale segment, maar ook in het geëngageerde en in het onverschillige segment is de PvdA aanhang oververtegenwoordigd. GroenLinks vindt haar kiezers vooral in het geëngageerde en het sociale segment, de SP (niet weergegeven) in het geëngageerde. De aanhang van Geert Wilders tenslotte is oververtegenwoordigd in het nationalistische segment.

## 3 Milieu op de maatschappelijke agenda van burgers

### 3.1 Prioriteiten van overheidsbeleid

Aan de ondervraagden zijn 24 vraagstukken voorgelegd. Deze vraagstukken zijn geselecteerd uit eerder onderzoek naar belang van maatschappelijke vraagstukken. Daarnaast zijn vraagstukken toegevoegd op basis van kwalitatief vooronderzoek. In de lijst zijn zes milieuvraagstukken opgenomen die voor dit onderzoek relevant zijn.

Aan de respondenten is gevraagd aan welke vraagstukken hun ideale politieke partij het grootste belang zou moeten hechten. Men kon hierbij vijf vraagstukken selecteren.

---

5 | *Aan welke maatschappelijke vraagstukken willen deze mensen dat hun ideale politieke partij het grootste belang hecht? (n= 751, 5 vraagstukken per respondent)*

---

Volgorde		Totaal %
1	Verbeteren gezondheidszorg	41
2	Stimuleren werkgelegenheid	37
3	In stand houden koopkracht	35
4	In stand houden oudedagsvoorzieningen	34
5	Bestrijden criminaliteit in Nederland	34
6	Stimuleren economische groei	34
7	Verbetering van het onderwijs	31
8	Bestrijding terrorisme	31
9	Meer inkomenszekerheid bieden	30
10	Opkomen voor normen en waarden	30
11	Op orde brengen van overheidsfinanciën	28
12	Verlaging belastinggelden	24
13	Bestrijding van armoede in de wereld	16
14	<i>Tegengaan broeikaseffect</i>	16
15	Verbeteren mensenrechten	16
16	Bestrijding honger	14
17	Verbetering integratie allochtonen	14
18	Bestrijden van files	8
19	<i>Tegengaan luchtverontreiniging</i>	7
20	<i>Bescherming tropisch regenwoud</i>	5
21	Terugdringen globalisering	5
22	<i>Uitbreiden van natuur in Nederland</i>	5
23	<i>Tegengaan geluidsoverlast</i>	3
24	<i>Opruimen van bodemvervuiling</i>	3

---

Duidelijk is dat zorgen om een economisch en medisch goed verzorgde oudedag prioriteit hebben. Verder scoren allerlei andere (sociaal)economische thema's en verschillende aspecten van veiligheid hoog bij de prioriteitsstelling van respondenten. Milieuonderwerpen staan minder hoog op de agenda, vergelijkbaar met onderwerpen in de categorie ontwikkelingssamenwerking en bestrijding van de files. Het tegengaan van het broeikaseffect scoort van de natuur- en milieumaatregelen het hoogste. De andere maatregelen bezetten lagere posities in de ranking.

Bij deze resultaten is een kanttekening op zijn plaats. Gevraagd is aan welke vraagstukken *Nederlandse politieke partijen* prioriteit zouden moeten geven. De lage prioritering van milieuonderwerpen geeft aan dat andere vraagstukken binnen het Nederlandse politieke spectrum prioriteit hebben, maar wil niet zeggen dat milieuvraagstukken daarmee onbelangrijk worden gevonden. Uit ander onderzoek is bekend dat milieuvraagstukken een grote prioriteit krijgen wanneer ze worden aangeboden in een bredere set van vraagstukken, waarin meer vraagstukken zijn opgenomen die op wereldschaal spelen, en wanneer daarbij wordt gevraagd naar de prioriteit in het algemeen, ongeacht de actor die prioriteit aan het vraagstuk zou moeten geven. Het is mogelijk dat deze bredere context een rol speelt bij de prioritering.

Om een beeld te krijgen van het draagvlak van de maatschappelijke vraagstukken bij verschillende delen van de bevolking zijn de 24 vraagstukken in het segmentatiemodel geplaatst.

---

6 | *Prioriteiten maatschappelijke vraagstukken in het model*

---



Duidelijk is dat het draagvlak voor overheidsmilieubeleid zich links onder in het segmentatiemodel bevindt. De 'hardcore' van het milieudraagvlak ligt bij de geëngageerden. Het kleinste draagvlak voor milieubeleid bevindt zich rechtsboven: de nationalisten. Al-

leen voor het tegengaan van geluidsoverlast en het opruimen van bodemvervuiling geldt dit niet, wat overigens onderwerpen zijn waaraan door weinig mensen prioriteit wordt gegeven. Een mogelijke verklaring voor de positie van geluidsoverlast is dat mensen hier simpelweg last van kunnen hebben, zonder dat het iets met politieke overtuiging te maken heeft. Voor de positie van bodemsanering geldt waarschijnlijk hetzelfde. Deze problematiek is veel concreter voor mensen die ermee te maken hebben.

Ook de onderwerpen die betrekking hebben op internationale solidariteit worden vaker gekozen in het segment geëngageerd en in mindere mate het segment sociaal. Economische onderwerpen worden juist veelal door het liberale segment gekozen, terwijl thema's die te maken hebben met veiligheid genoemd worden door de segmenten nationalistisch en onverschillig.

### 3.2 Belang en verwachtingen ten aanzien van het milieubeleid

Aan de respondenten is gevraagd in welke mate men van mening is dat hun ideale politieke partij een strenger of soepeler milieubeleid zou moeten voeren.

---

*7 \ Zou de ideale partij een strenger, of juist soepeler milieubeleid moeten voeren dan het huidige milieubeleid? (n = 813)*

---

	%
• Een veel strenger milieubeleid	16
• Een strenger milieubeleid	43
• Noch strenger, noch soepeler	31
• Een soepeler milieubeleid	8
• Een veel soepeler milieubeleid	2

---

Hoewel milieuvraagstukken binnen een breder scala aan vraagstukken een lage prioriteit krijgen, zien we dat een ruime meerderheid (59%) zou willen dat het milieubeleid (veel) strenger was. Dit resultaat illustreert dat voor milieubeleid, ondanks de lagere prioriteit, wel degelijk draagvlak bestaat. Tegelijkertijd zien we dat het draagvlak voor een soepeler milieubeleid minimaal is.

Als de deze vraag uitsplitsen naar de politieke voorkeur van respondenten, ontstaat het volgende beeld.

---

8 | *Draagvlak voor strenger milieubeleid naar partijvoorkeur (n = 813)*

---

	% (veel) strenger	% neutraal	% (veel) soepeler
• totale steekproef	59	31	9
• PvdA	66	30	4
• CDA	67	26	7
• VVD	45	39	16
• D66	66	33	2
• GroenLinks	71	25	4
• Christenunie	56	42	2
• Groep Wilders	42	35	23
• SP	64	28	8

---

Mensen met een voorkeur voor PvdA, CDA, D66 en SP hebben een overeenkomstig draagvlak voor een strenger milieubeleid van circa 65%. Bij personen met een voorkeur voor de VVD en Groep Wilders is het draagvlak lager (rond de 45%), terwijl het draagvlak bij mensen met een voorkeur voor Groenlinks groter is.

---

9 | *Draagvlak voor strenger milieubeleid naar segment (n = 813)*

---

	% (veel) strenger	% neutraal	% (veel) soepeler
• totale steekproef	59	31	9
• Nationalistisch	46	39	14
• Liberaal	46	41	12
• Behoudend	63	29	8
• Geëngageerd	69	25	6
• Sociaal	66	27	8
• Onverschillig	57	32	11

---

Als we naar de segmenten kijken, zien we dat het draagvlak voor een strenger milieubeleid het grootst is bij geëngageerden, gevolgd door socialen en behoudenden. Bij liberalen en nationalisten is het draagvlak lager.

In 1993 bracht Veldkamp voor een onderzoek ten behoeve van het ministerie van VROM de betrokkenheid van burgers ten aanzien van het milieu in kaart met behulp van een aantal stellingen. In het onderhavige onderzoek zijn deze stellingen wederom aan de ondervraagden voorgelegd. In onderstaande tabel staat het resultaat toen en nu naast elkaar.

#### 10 | Betrokkenheid bij het milieu in 1993 en 2005

	1993 % eens	2005 % eens
• De toestand van het milieu is een bedreiging voor mijn gezondheid	67	55
• De achteruitgang van het milieu heeft gevolgen voor mijn eigen leven	47	57
• Ik maak me ongerust over de toestand van het milieu	60	58
• Je kunt met je eigen ogen zien dat het milieu achteruit gaat	58	57
• al die drukte rond het milieu vind ik eigenlijk overdreven	22	11

We zien dat de cijfers toen en nu dicht bij elkaar liggen. Men ziet de toestand van het milieu als iets minder bedreigend voor de eigen gezondheid, maar wel in iets sterkere mate dat de toestand van het milieu persoonlijke gevolgen heeft. Het percentage mensen dat de drukte rond het milieu overdreven vindt is in 2005 lager dan in 2003.

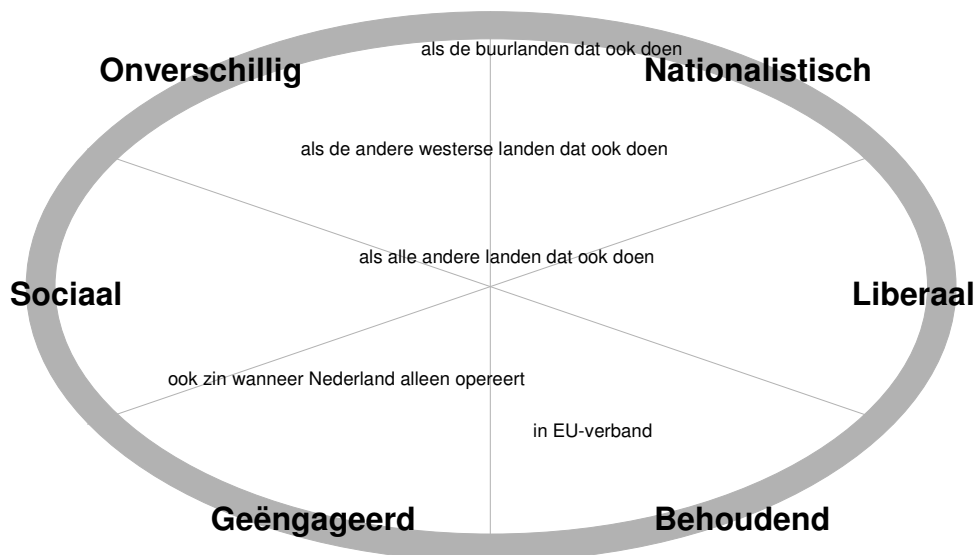
Kortom: de betrokkenheid bij het milieu is ten opzichte van 12 jaar geleden nagenoeg gelijk.

Een vaak gehoord argument tegen verregaand milieubeleid is dat het geen zin heeft als andere landen niet meedoen. In een gesloten vraag is gevraagd in hoeverre de ondervraagden deze gedachte delen.

#### 11 | Milieubeleid in een internationale context (n= 813, één antwoord per respondent)

	%
• het heeft alleen zin om aan milieubeleid te doen als alle andere landen dat ook doen	32
• het heeft alleen zin om aan milieubeleid te doen als de andere westerse landen dat ook doen	11
• het heeft alleen zin om aan milieubeleid te doen in EU-verband	17
• het heeft alleen zin om aan milieubeleid te doen als de buurlanden dat ook doen	6
• milieubeleid heeft ook zin wanneer Nederland alleen opereert	35

Ongeveer een derde van de respondenten meent dat milieubeleid ook zin heeft wanneer Nederland alleen opereert, terwijl eveneens een derde vindt dat het alleen zin heeft als alle andere landen meedoen. De overige mensen vinden het alleen zinnig als andere EU-landen, andere westerse landen of buurlanden meedoen.



Wanneer de antwoorden in het model worden geplaatst, blijkt dat alleen opereren veel door het segment geëngageerd wordt genoemd. De andere segmenten stellen vaker samenwerking als voorwaarde.

### 3.3 (On)tevredenheid over het huidige milieubeleid

Aan respondenten in een afzonderlijke steekproef is gevraagd een rapportcijfer te geven voor het milieubeleid, met open vragen naar de argumentatie voor het oordeel.

#### 13 | (On)tevredenheid over het huidige milieubeleid (n= 413)

	Gemiddeld rapportcijfer	Rapportcijfer uitgesplitst				
		% 1-3	% 4-5	% 6	% 7	% 8-10
Milieubeleid	5,4	11	34	36	17	2
Openbare veiligheid	5,3	12	35	35	15	2
Sociale zekerheid	4,8	21	38	28	10	2
Gezondheidszorg	4,7	22	43	23	10	2

Bij het vragen naar een rapportcijfer op een schaal van 1-10 is gebruikelijk dat 7 het gemiddelde antwoord is. De huidige cijfers zijn, zo bezien, extreem laag.



De burgers hebben weinig waardering voor het milieubeleid van de overheid, hoewel het beleid een fractie beter scoort dan andere beleidsterreinen die als referentie zijn voorgesteld.

---

14 | *Sterke en zwakke punten van het milieubeleid (n=413)*

---

	<b>Sterke punten milieubeleid</b>	<b>%</b>	<b>Zwakke punten milieubeleid</b>	<b>%</b>
1	Kan geen sterk punt noemen	34	Er wordt te weinig gedaan, alles op de lange baan geschoven	12
2	Aandacht voor milieu, voorlichting	10	Teveel regels (vgl. met andere landen) te hoge kosten / belastingen	11
3	Regelgeving, controle, handhaving	10	Bijna alles is zwak	9
4	Bescherming natuurgebieden, schoon houden natuur	6	Te weinig gericht op lucht- en watervervuiling, chemische stoffen	9
5	Terugdringen CO <sub>2</sub> , luchtverontreiniging	5	Gebrek aan structuur, lange termijnvisie en voorlichting	8
6	Schoner autogebruik, zuiniger rijden, loodvrije benzine, filebestrijding	4	Gebrek aan naleving, controle van het beleid	8
7	Gescheiden afvalverzameling	2	Economisch belang staat altijd voorop	5
8	Ontwikkeling alternatieve energie	2	Maatregelen teveel gericht op burgers, te weinig op industrie	5

---

Wanneer naar sterke en zwakke punten van het milieubeleid wordt gevraagd, blijkt dat bij zwakke punten relatief vaak zaken worden genoemd die erop duiden dat men een strenger milieubeleid voorstaat: er wordt te weinig gedaan, economisch belang staat altijd voorop en er is gebrek aan structuur en gebrek aan controle op naleving. Voor wat betreft de regelgeving zijn de antwoorden controversieel: regelgeving is voor sommigen een sterk punt, terwijl anderen vinden dat er te veel regels zijn. Van de respondenten weet 34% helemaal geen sterke punten van het milieubeleid te noemen, en vindt 9% (bijna) alles aan het milieubeleid zwak.

### 3.4 Door de burger gewenste maatregelen

Veel burgers verwachten van de overheid dus een strenger milieubeleid. Gevraagd is met wat voor typen maatregelen de overheid milieuproblemen (in het algemeen) zou moeten oplossen. De ondervraagden konden hierbij uit een lijst van twaalf maatregelen twee oplossingen kiezen.

---

15 | *Maatregelen om milieuvraagstukken op te lossen (percentage genoemd, N=813)*

---

	<b>%</b>
1 stimuleren van technische oplossingen en uitvindingen	30
2 milieuvriendelijke producten goedkoper maken	24
3 overheidsmaatregelen om milieu-overlast tegen te gaan (vervuiling opruimen, geluidsschermen e.d)	23

---

4	voorlichting aan burgers en bedrijven	17
5	milieuonvriendelijke producten duurder maken	14
6	heffingen op producten om milieugevolgen te compenseren (bijv. heffing vliegticket t.b.v. bos)	14
7	milieumaatregelen voor bedrijven	13
8	keurmerken voor milieuvriendelijke producten (milieukeur, energielabels e.d.)	12
9	regels en wetten voor burgers	12
10	meer overheidsuitgaven aan milieu	9
11	productiebeperkingen (melkquota, vangstbeperking, e.d.)	7
12	campagnes door maatschappelijke organisaties	7

Boven in de lijst milieumaatregelen staan het stimuleren van technische oplossingen en uitvindingen en overheidsmaatregelen om milieu-overlast tegen te gaan. Een andere populaire maatregel is het goedkoper maken van milieuvriendelijke producten. De tegenhanger hiervan, milieuonvriendelijke producten duurder maken, scoort minder hoog. Bij een vrije keuze gaat de voorkeur derhalve uit naar maatregelen waarvoor de burger geen groter offers hoeft te brengen.

Wanneer de oplossingen voor milieuproblemen in de burgersegmentatie geplaatst worden, ontstaat een beeld van het draagvlak voor maatregelen binnen de verschillende groepen in de samenleving.

#### 16 | Oplossingen voor milieuproblemen binnen het model



Naarmate maatregelen vaker worden genoemd, komen ze meer in het midden van het model terecht. Deze maatregelen blijken niet alleen een groot maar ook een breed draagvlak te hebben. Het stimuleren van technische oplossingen en uitvindingen wordt vaak

genoemd, maar neigt duidelijk naar een bepaald segment: de behoudenden. Deze groep noemt deze maatregel vaker dan andere segmenten.

Wanneer het draagvlak voor milieubeleid dient te worden vergroot, is relevant welke maatregelen relatief veel steun ondervinden in de segmenten waarin groei van het draagvlak mogelijk is. Het sociale segment blijkt vaker dan andere segmenten open te staan voor het goedkoper maken van milieuvriendelijke producten; deze maatregel wordt in dit segment zelfs het meest genoemd. Ook milieumaatregelen voor bedrijven vinden in dit segment relatief veel steun.

Ook het behoudende segment blijkt gevoelig te zijn voor een aantal maatregelen. Vergelijken met andere segmenten noemen burgers in dit segment vaak het stimuleren van technische oplossingen en uitvindingen. Ook regels en wetten voor burgers kunnen in dit segment relatief vaak op steun rekenen.

### **3.5 Conclusies positionering milieu op de politieke agenda**

Binnen de context van de Nederlandse politiek kennen burgers een lage prioriteit aan milieuvraagstukken toe. De vraagstukken die binnen het milieudomein op het meeste draagvlak kunnen rekenen zijn de bestrijding van het broeikaseffect en luchtverontreiniging. De overige onderwerpen staan lager op de prioriteitenlijst van de burger.

Dat wil echter niet zeggen dat milieu daarmee onbelangrijk is. Het sterkst blijkt dit uit de bevinding dat een ruime meerderheid van de bevolking een strenger milieubeleid wil. Er is geen draagvlak voor een soepeler milieubeleid. Het draagvlak voor dit strengere beleid is breed, en strekt zich uit van het politieke midden (PvdA, CDA) tot de linkervleugel van het politieke spectrum (SP, ChristenUnie, Groenlinks). Alleen bij mensen met een voorkeur voor VVD en Groep Wilders is het draagvlak voor een strenger milieubeleid kleiner.

Ook zien we dat de milieubetrokkenheid in het afgelopen decennium niet is gedaald. Het percentage burgers dat zich ongerust maakt over de toestand van het milieu is in 2005 nagenoeg gelijk aan 1993. Dit geldt ook voor het percentage mensen vindt dat je met je eigen ogen kunt zien dat het milieu achteruitgaat, en het percentage dat vindt dat al die drukte rond het milieu eigenlijk overdreven is.

Als we naar de burgersegmenten kijken is het beeld overeenkomstig. De meest betrokken aanhang voor milieubeleid vinden we in het geëngageerde segment, gevolgd door de sociale en behoudenden. De minst betrokkenen groep vormen de nationalist. Als we ervan uitgaan dat er bij de geëngageerden weinig draagvlak te winnen is, lijkt groei van het draagvlak het beste te realiseren bij de socialen en de behoudenden. Draagvlak voor milieuvraagstukken kan bij deze groepen worden versterkt door milieuproblemen te koppelen aan belangrijke waarden in deze segmenten. Voor socialen kunnen dit waarden zijn als solidariteit (anderen elders en later niet met onze milieuproblemen opzadelen) en fatsoen. Voor dit segment moeten de kosten die gepaard gaan met milieubeleid worden beperkt, want milieubeleid mag niet ten koste gaan van de sociaal zwakkeren. De behoudenden

kunnen, naast 'zekerheid voor het gezin', worden aangesproken op 'zorg voor de toekomst'.

In tweede instantie kan draagvlak ook worden vergroot bij liberalen en onverschilligen. Gezien het belang van 'eigen problemen' in dit segment, lijkt het belangrijk te benadrukken dat milieu ook dicht bij huis speelt. Daarnaast moet duidelijk worden gemaakt dat milieubeleid niet ten koste hoeft te gaan van koopkracht. Voor de liberalen, die een sterke focus hebben op ambitie en comfort, is het belangrijk de associatie van milieubeleid met een verlies aan vrijheid te verbreken. Door het accent op innovatie te leggen kan duidelijk worden gemaakt dat milieubeleid kan leiden tot economische groei. Daarnaast kan worden benadrukt dat aandacht voor milieubeleid ook kan leiden tot een comfortabel leven: biologisch eten kan ook als een culinaire verfijning worden gezien.

Als burgers mogen kiezen uit milieumaatregelen, blijken vooral maatregelen die weinig moeite en geld kosten populair. Hoewel men best een strenger milieubeleid wil, kiest men bij een vrije keuze toch snel voor de weg van de minste weerstand. De vraag is of men ook bereid is om maatregelen te accepteren die het gevolg zijn van een strenger milieubeleid. Om dit nader te onderzoeken, wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de afwegingen van burgers tussen kosten en baten van het milieubeleid.

## 4 Offerbereidheid voor milieuvraagstukken

Vaak gehoorde kritiek op milieu-enquêtes richt zich op het verschil tussen het grote belang dat aan milieuvraagstukken wordt toegekend en de geringe offerbereidheid. Mensen zeggen wel dat ze het milieu belangrijk vinden, maar blijken als het erop aankomt niet bereid veel op te offeren voor de verbetering van het milieu.

Om een indicatie te krijgen van de offerbereidheid van burgers voor de oplossing van specifieke milieuproblemen zijn deelnemers aan dit onderzoek voor dilemma's geplaatst. Men kreeg pakketten van strengere of minder strenge maatregelen voorgelegd, waarbij werd aangegeven in welke mate een specifiek milieuvraagstuk daarmee werd opgelost. Gevraagd werd om voor een serie van deze pakketten telkens aan te geven welk maatregelenpakket de voorkeur had. Uit de keuzes van respondenten uit een serie pakketten, kan in een dergelijke "conjunctanalyse" het draagvlak voor maatregelen worden afgeleid: sommige maatregelen worden in de keuzes stelselmatig vermeden, terwijl andere maatregelen relatief vaak de voorkeur krijgen.

Dit soort conjunctanalyses zijn uitgevoerd voor maatregelen tegen:

- klimaatverandering;
- luchtverontreiniging;
- geluidsoverlast;
- ontbossing.

Deze wijze van meten biedt de mogelijkheid om het draagvlak voor allerlei maatregelenpakketten te bepalen. Door hierbij rekening te houden met effecten van de maatregelen, kunnen maatregelenpakketten met een bepaalde milieuwinst samengesteld<sup>2</sup>. Voor ieder maatregelenpakket kan daarbij worden vastgesteld hoe sterk de voorkeur voor dit pakket zou zijn wanneer men kan kiezen tussen dit pakket, of *geen* maatregelen.

Voor de oplossing van ieder milieuvraagstuk zijn drie pakketten samengesteld:

- één pakket gericht op het behalen van een zo groot mogelijke milieuwinst (pakket met maximaal effect);
- één pakket met een zo groot mogelijk milieu-effect, onder de voorwaarde dat er een meerderheidsdraagvlak voor is (meerderheidspakket met maximaal effect);
- één pakket met een zo groot mogelijk draagvlak (pakket met maximaal draagvlak).

---

<sup>2</sup> De in dit rapport genoemde milieu-effecten zijn indicatieve benaderingen die op basis van beschikbare gegevens voor het doel van dit onderzoek zijn gemaakt. Deze benaderingen zijn uitsluitend bedoeld voor gebruik in dit onderzoek, en niet wetenschappelijk.

---

## 17 | Een voorbeeld van de vraagstelling in een conjuncttaak.

---

Kunt u telkens aangeven welk pakket de overheid wat u betreft moet doorvoeren?

Verlaging maximumsnelheid	80 km/u in gehele randstad	80 km/u rond de vier grote steden	80 km/u rond alle grote steden	
Verhoging dieselaccijns	met 8 cent per liter	geen verhoging dieselaccijns	met 2 cent per liter	
Parkeertarief diesel-/oudere benzineauto's	200 euro per jaar	100 euro per jaar	geen parkeertarief	
Verbod dieselauto's binnensteden	Alleen overdag	De hele dag	Alleen in de spits	Geen van deze
Beloning rijden zeer schone auto's	Mogen op de busbaan en krijgen 3 jaar lang een gereserveerde parkeerplaats	Geen beloning	Mogen op de busbaan en krijgen 5 jaar lang een gereserveerde parkeerplaats	
Afname luchtverontreiniging	10%	20%	0%	
	1	2	3	4

Vult u alstublieft het nummer in

▼ vorige | volgende ▼

Voor twee andere vraagstukken, namelijk bodemsanering en natuur in Nederland, was het type maatregelen niet geschikt voor een conjunctanalyse. Bij deze vraagstukken is daarom gekozen voor prijsmeters, waarmee in kaart kan worden gebracht hoeveel men over heeft voor de oplossing van het vraagstuk.

Voor alle milieumaatregelen zijn bij een aparte steekproef de spontane reacties in kaart gebracht en is gevraagd naar duidelijkheid, geloofwaardigheid en acceptatie. In de volgende paragrafen beschrijven we per milieuvraagstuk de resultaten.

### 4.1 Klimaatverandering

Klimaatverandering is als volgt aan de ondervraagden voorgelegd.

Door de uitstoot van de industrie, verkeer, landbouw en huishoudens warmt de aarde op. Dit kan leiden tot klimaatverandering en wateroverlast.

De overheid wil deze klimaatverandering in Europees verband beperken, door ervoor te zorgen dat in 2020 15% minder broeikasgassen worden uitgestoten dan in 1990. Als daarna dit reductietempo wordt voortgezet, blijft de klimaatverandering beperkt tot een temperatuurstijging van twee graden.

De overheid heeft de volgende opties om de klimaatdoelstelling te bereiken:

- energiebedrijven verplichten om een groter deel van de elektriciteit met milieuvriendelijke bronnen (zon, wind, biomassa) op te wekken. Hierdoor wordt elektriciteit duurder
- een verlaging van de maximumsnelheid
- een milieuheffing op vliegreizen, om met dat geld bossen aan te planten die door de CO2-opslag de broeikasgevolgen van vliegen compenseren
- strengere milieu-eisen stellen aan de manier waarop producten in Europa worden gemaakt. Hierdoor worden producten duurder

Vervolgens is aan elke respondent een aantal maatregelenpakketten voorgelegd, waarbij telkens is gevraagd welk pakket de voorkeur had.

#### 4.1.1 Impact van maatregelen tegen klimaatverandering op de burger

Op basis van de afwegingen van de respondenten is de impact van de maatregelen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen bepaald. Deze cijfers (ook wel “utiliteiten” genoemd) geven een indicatie van de weerstand die het wel of niet invoeren van een maatregel oproept. Bij een kleine afwijking van het nulpunt laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Naarmate de afwijking groter wordt neemt de impact toe. Een positieve afwijking duidt daarbij op minder weerstand (in vergelijking met andere niveaus van de maatregel), een negatieve afwijking op meer weerstand. De cijfers m.b.t. afname van de uitstoot moeten geïnterpreteerd worden in relatie tot de maatregelen.

18 | De relatieve impact van de maatregelen tegen klimaatverandering en hun effect (N=642)

maatregel	effect	maatregel	effect
<p><b>heffing vliegreizen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• € 9 / € 18</li> <li>• € 17 / € 35</li> </ul>	<p>effect</p> <p>0%</p> <p>1,5%</p> <p>3%</p>	<p><b>strengere eisen productie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• prijzen + 0,5%</li> <li>• prijzen + 1,0 %</li> </ul>	<p>effect</p> <p>0%</p> <p>5%</p> <p>10%</p>
<p><b>vergroten aandeel groene stroom</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen vergroting</li> <li>• 15% , € 75</li> <li>• 20% , € 150</li> </ul>	<p>effect</p> <p>0%</p> <p>1,5%</p> <p>3%</p>	<p><b>verlaging maximumsnelheid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• 100 km/u</li> <li>• 80 / 100 km/u</li> </ul>	<p>effect</p> <p>0%</p> <p>0,5%</p> <p>1%</p>
<p><b>afname uitstoot met...</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0%</li> <li>• 5%</li> <li>• 10%</li> <li>• 15%</li> <li>• 20%</li> </ul>	<p>Toelichting: De afwijking van de staafjes van het nulpunt geeft een indicatie van de impact van de niveaus van de maatregel. Wijken de staafjes binnen een maatregel sterk van het nulpunt af (bijv. bij groene stroom) dan heeft wel of niet invoeren van deze maatregel grote invloed op het draagvlak. Wijken de staafjes weinig af (zoals bij de heffing op vliegreizen), dan laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Bij sommige maatregelen (zoals bij de heffing op vliegreizen) krijgen de staafjes een positievere waarde bij het strenger worden van de maatregel. In deze gevallen is er minder draagvlak voor het niet invoeren van een maatregel dan voor het wél invoeren van een maatregel.</p>		

*Voor alle duidelijkheid:* het negatief (positief) zijn van de cijfers duidt niet automatisch op een afname (toename) van draagvlak, maar betekent wel dat het niveau van de maatregel meer (minder) weerstand oproept dan andere niveaus van de maatregel.

Deze figuur maakt inzichtelijk wat de verschillen zijn in weerstand die het invoeren van de maatregelen oproepen. Meestal roepen strengere maatregelen meer weerstand op (bijv. bij strengere eisen productie). Bij enkele maatregelen (bijv. heffing op vliegzeuren) is de weerstand tegen *wel* invoeren van de maatregel kleiner dan het *niet* invoeren. Kijken we naar de afname van de uitstoot van broeikasgassen, dan zien we dat een afname van 0% ongewenst is. Er is een (min of meer) lineair verband tussen afname van de uitstoot en toename van het draagvlak.

Rekening houdend met het effect van de maatregelen, blijkt uit deze resultaten het volgende:

- Het invoeren van een heffing op vliegzeuren draagt relatief sterk bij aan de afname van de uitstoot van broeikasgassen, en heeft een relatief groot draagvlak.
- Dit geldt ook voor het stellen van eisen aan producenten, zeker als we kijken naar het niveau waarbij het leven 0,5% duurder wordt.
- Het vergroten van het aandeel groene stroom heeft even veel effect als het invoeren van een heffing op vliegzeuren, maar het draagvlak voor deze maatregel is kleiner.
- Het verlagen van de maximumsnelheid heeft relatief weinig effect, en er is een relatief klein draagvlak voor.

#### 4.1.2 Acceptatie van de maatregelen tegen klimaatverandering

Een grotere of kleinere weerstand tegen een bepaalde maatregel kan veroorzaakt worden doordat men de maatregelen niet begrijpt, of omdat men niet gelooft dat de maatregelen effectief zijn. Om enig zicht te krijgen op deze aspecten zijn de maatregelen aan een aparte steekproef van respondenten voorgelegd, en is gevraagd naar duidelijkheid (ja/nee) en geloofwaardigheid (op een vijfpuntsschaal van "zeker wel" tot "zeker niet"). Tevens is ter validatie van de resultaten van de conjunctanalyse gevraagd of men deze maatregelen acceptabel vindt (ook op een vijfpuntsschaal).

---

#### 19 | Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen (N=413)

---

Bestrijding klimaatverandering	Duidelijk?	Effectief?	Acceptabel?
	% Ja	% zeker/enigszins	% zeker/enigszins
• Milieuheffing op vliegzeuren van €9 binnen Europa en €18 buiten Europa	85	51	57
• Verlaging maximum snelheid auto's naar 100 km/u in heel Nederland.	84	39	42
• Strengere milieu-eisen Europese productie. Het leven wordt 0,5% duurder	75	45	41
• Energiebedrijven verplicht 15% milieuvriendelijk laten opwekken. Electriciteit wordt € 75 per jaar duurder.	80	48	35

---



Met name de milieuheffing op vliegvlagen en verlaging van de maximumsnelheid worden duidelijke maatregelen gevonden, maar ook de andere maatregelen vindt een ruime meerderheid van de ondervraagden duidelijk. Het minst duidelijk vindt men de productie-eisen die aan Europese producenten zouden moeten worden gesteld. Kijken we naar de effectiviteit van de maatregelen, dan zien we dat de milieuheffing op vliegvlagen en het opwekken van groene stroom als het meest effectief wordt ingeschat. Het verlagen de maximumsnelheid schat men als minder effectief in.

De volgorde van acceptatie stemt ruwweg overeen met de resultaten van de conjunct-analyse. Men vindt het invoeren van een heffing op vliegvlagen het meest acceptabel, terwijl de andere drie maatregelen dicht bij elkaar liggen.

Als open vraag is voorgelegd wat men sterk en zwak vindt aan de maatregelen. Hierbij worden vaak specifieke reeds voorgelegde maatregelen genoemd die men sterk of zwak vindt. Daarnaast worden de volgende antwoorden gegeven.

---

20 | *Spontane reacties: bestrijding klimaatverandering*

*n= 413*

---

Wat vindt u sterk aan de genoemde maatregelen?	Wat vindt u zwak aan de genoemde maatregelen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er wordt iets gedaan voor het klimaat (15%)</li> <li>• Bijna alle maatregelen zijn sterk (5%)</li> <li>• Maatregelen zijn alleen sterk indien wereldwijd ingevoerd (3%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De kosten, de burger wordt weer belast (28%)</li> <li>• Weinig nut als Nederland het alleen doet (13%)</li> <li>• Maatregelen gaan niet ver genoeg, andere maatregelen beter (6%)</li> <li>• Niet haalbaar, niet uitvoerbaar (6%)</li> </ul>

---

### 4.1.3 Draagvlak voor maatregelenpakketten tegen klimaatverandering

Op basis van de afwegingen van de ondervraagden zoals deze in paragraaf 4.1.1 besproken zijn, zijn drie maatregelenpakketten samengesteld, waarbij is berekend hoe groot het voorkeursaandeel voor deze pakketten zou zijn wanneer burgers konden kiezen uit óf niets doen, óf dit maatregelenpakket invoeren. Deze maatregelenpakketten zijn respectievelijk gericht op het maximaliseren van het effect, het behalen van een zo groot mogelijk effect bij een meerderheid en het maximaliseren van het draagvlak.

De samenstelling van de pakketten is daarbij als volgt.

---

21 | Drie maatregelenpakketten om klimaatverandering tegen te gaan (N=642)

---

Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vergroting aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,= per hh/jr</li> <li>■ Verlaging maximumsnelheid tot 80 km/u rond steden en 100 km/u in rest Nederland</li> <li>■ milieuheffing op vliegreizen €17,= binnen Europa, €35,= buiten Europa</li> <li>■ Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vergroting aanbod duurzame energie tot 20%, kosten € 150,= per hh/jr</li> <li>■ Verlaging maximumsnelheid tot 100 km/u in heel Nederland</li> <li>■ milieuheffing op vliegreizen €17,= binnen Europa, €35,= buiten Europa</li> <li>■ Productie-eisenpakket waardoor prijzen 1% stijgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ milieuheffing op vliegreizen €17,= binnen Europa, €35,= buiten Europa</li> <li>■ strengere productie-eisen binnen Europa, waardoor het leven 0,5% duurder wordt</li> </ul>
<p>➡ 17% reductie</p> <p>➡ 50% draagvlak*</p>	<p>➡ 16,5% reductie</p> <p>➡ 52% draagvlak</p>	<p>➡ 8% reductie</p> <p>➡ 70% draagvlak</p>

\* t.o.v. niets doen

---

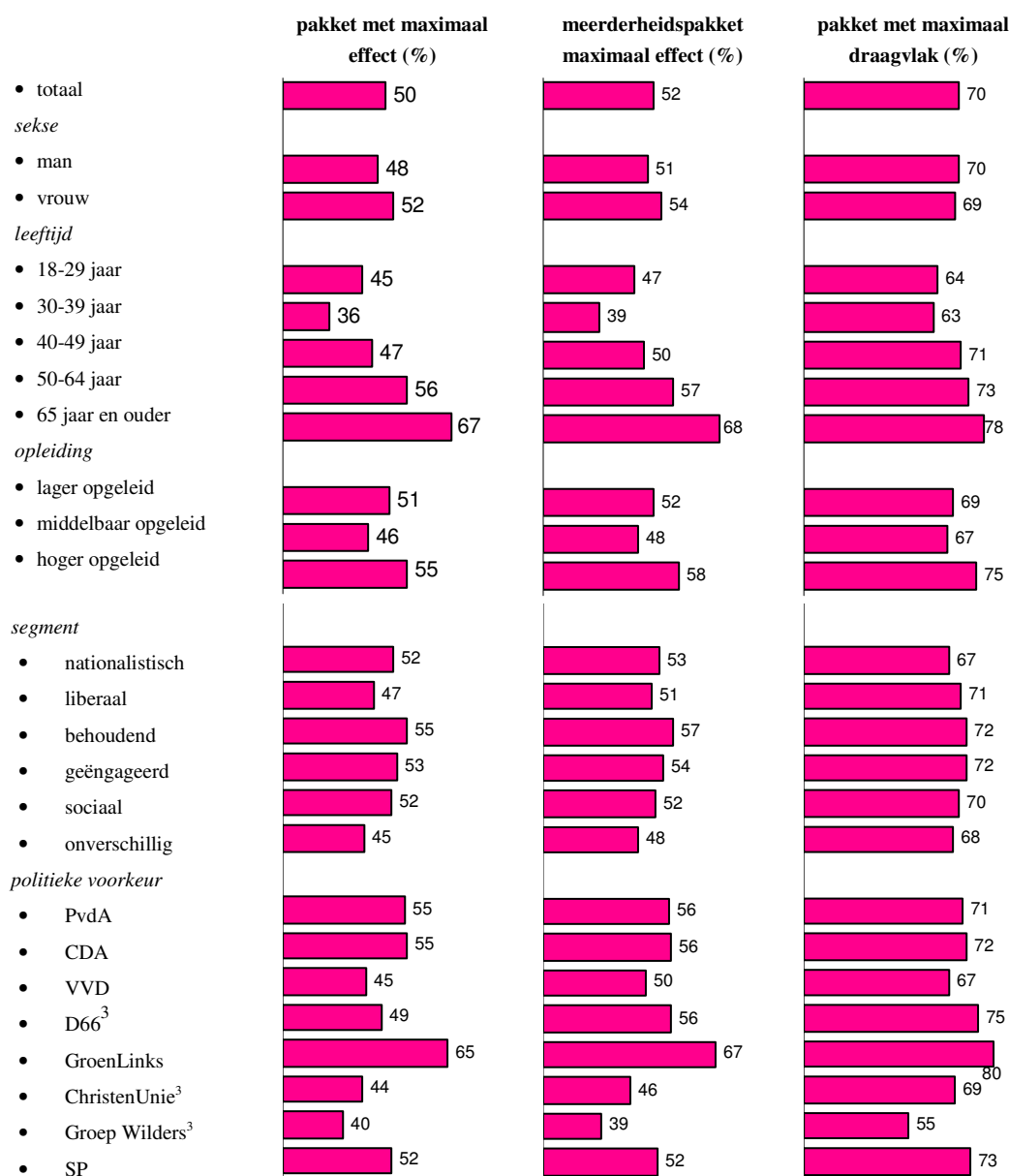
Leesvoorbeeld: met het "pakket met maximaal effect" daalt de uitstoot van broeikasgassen met 17%. Wanneer men zou mogen kiezen tussen dit pakket, of geen maatregelen zou 50% voor dit pakket kiezen.

We zien dat een pakket met maximaal effect (17% reductie) een draagvlak heeft van 50%: Van de respondenten zou 50% voor dit pakket kiezen, als het alternatief zou bestaan uit het achterwege blijven van maatregelen. Voor het pakket met een reductie van 16,5% is het draagvlak 52%, en voor het pakket met 8% reductie is het draagvlak 70%.

We zien dat het draagvlak voor de pakketten groter is dan de acceptatie van de maatregelen die individueel zijn aangeboden. Ten eerste heeft dit te maken met het feit dat het draagvlak van de pakketten is afgewogen tegen het uitblijven van maatregelen (niets doen). In de context van dit weinig aantrekkelijke alternatief stijgt het draagvlak voor de maatregelen (zie ook het vorige hoofdstuk, waaruit bleek dat er weinig draagvlak is voor een gelijkblijvend of soepeler milieubeleid). Ten tweede is in het draagvlak voor de conjunctpakketten de milieuwinst verdisconteerd, wat het draagvlak vergroot. Hierbij is aangenomen dat de burger geïnformeerd is over de effecten van de maatregelen en overtuigd is van hun werking. Bij de vraag naar acceptatie van de maatregelen is geen milieuwinst vermeld en is geen alternatief van "niets doen" gegeven. De acceptatie is hierdoor lager. Het verschil tussen deze cijfers geeft een indicatie van mogelijke effecten van communicatie-inspanningen, waarbij de acceptatiecijfers als ondergrens kunnen worden gezien, en de conjunct-cijfers als bovengrens.

Naar kenmerken van de ondervraagden is het draagvlak voor de pakketten als volgt.

22 | *Draagvlak voor de pakketten tegen klimaatverandering naar kenmerken van de ondervraagden (N=642)*



We zien dat het draagvlak voor de pakketten lager is bij ondervraagden tot 50 jaar, en hoger bij oudere ondervraagden. Met name bij de groep 30-39 jaar is het draagvlak laag. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat veel maatregelen financiële consequenties heb-

<sup>3</sup> indicatieve resultaten

ben en de financiële draagkracht van deze groep (jonge gezinnen, hoge hypotheek) lager is. Kijken we naar de burgersegmenten, dan zien we dat het draagvlak bij liberalen en onverschilligen wat kleiner is, en bij behoudenden en geëngageerden wat groter. Naar politieke voorkeur zien we met name een groter draagvlak bij mensen met een voorkeur voor Groenlinks. Bij mensen met een voorkeur voor de VVD of Groep Wilders is het draagvlak voor de maatregelen lager.

## 4.2 Luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging en de bijbehorende maatregelen zijn als volgt aan de ondervraagden voorgelegd.

Een belangrijke bron van luchtverontreiniging is de uitstoot van roet door dieselmotoren zonder roetfilter en oudere benzinemotoren. Deze worden gebruikt in veel personenauto's. Alle vrachtwagens gebruiken dieselmotoren.

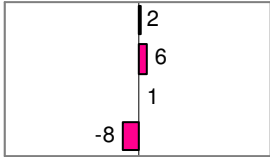
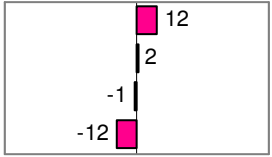
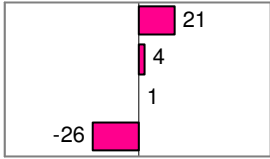
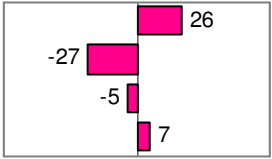
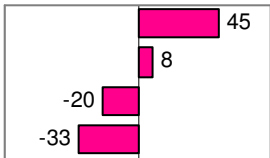
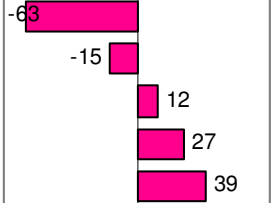
De overheid heeft de volgende opties om de luchtverontreiniging terug te dringen:

- een verlaging van de maximumsnelheid voor alle personenauto's op autosnelwegen;
- een verhoging van de dieselaccijns;
- hogere parkeertarieven voor dieselauto's zonder roetfilter en oudere benzineauto's;
- in binnensteden op bepaalde dagdelen een verbod op het rijden met dieselauto's (taxi's, vrachtauto's en bussen) en oudere benzineauto's;
- een beloning voor het rijden in zeer schone auto's (elektrisch, waterstof, hybride) door toegang op de busbaan of een gereserveerde parkeerplaats (voor de deur) in gebieden met parkeerbeleid.

### 4.2.1 Impact van de maatregelen tegen luchtverontreiniging op de burger

Net als bij het vraagstuk klimaatverandering, is op basis van de afwegingen van de respondenten de impact van de maatregelen voor de vermindering van de luchtverontreiniging bepaald. Deze cijfers geven een indicatie van de weerstand die het wel of niet invoeren van een maatregel oproept. Bij een kleine afwijking van het nulpunt laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Naarmate de afwijking groter wordt neemt de impact toe. Een positieve afwijking duidt daarbij op minder weerstand (in vergelijking met andere niveaus van de maatregel), een negatieve afwijking op meer weerstand. De cijfers m.b.t. afname van de luchtverontreiniging geven een indicatie van de impact van deze afname *in relatie tot* de maatregelen.

23 | De relatieve impact van de maatregelen tegen luchtverontreiniging en hun effect  
(N=661)

<p>belonen zeer schone auto's (mogen op busbaan en/of .jaar gratis parkeren voor de deur)</p> <p>effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet 0%</li> <li>• alleen busbaan 0,1%</li> <li>• busbaan / 3 jr 0,2%</li> <li>• busbaan/ 5jr 0,3%</li> </ul> 	<p>max. snelheid 80 km/u rond...</p> <p>effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet 0%</li> <li>• 4 grote steden 1%</li> <li>• alle grote steden 2%</li> <li>• hele randstad 3%</li> </ul> 
<p>dieselaccijns verhogen</p> <p>effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet 0%</li> <li>• 2 cent/liter 0,5%</li> <li>• 4 cent/liter 1%</li> <li>• 8 cent/liter 2%</li> </ul> 	<p>verbod diesel binnensteden</p> <p>effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet 0%</li> <li>• hele dag 10%</li> <li>• alleen overdag 6%</li> <li>• alleen in spits 5%</li> </ul> 
<p>parkeertarief diesel-/ oudere benzineauto's</p> <p>effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet 0%</li> <li>• € 100/jaar 1%</li> <li>• € 200/jaar 2,5%</li> <li>• € 300/jaar 5%</li> </ul> 	<p>verlaging uitstoot met...</p> 

Toelichting: De afwijking van de staafjes van het nulpunt geeft een indicatie van de impact van de niveaus van de maatregel. Wijken de staafjes binnen een maatregel sterk van het nulpunt af (bijv. bij parkeertarief dieselauto's) dan heeft wel of niet invoeren van deze maatregel grote invloed op het draagvlak. Wijken de staafjes weinig af (zoals bij het belonen van schone auto's), dan laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Het negatief (positief) zijn van de cijfers duidt niet automatisch op een afname (toename) van draagvlak, maar betekent wel dat het niveau van de maatregel meer (minder) weerstand oproept dan andere niveaus van de maatregel.

Deze figuur maakt inzichtelijk wat de verschillen zijn in weerstand die het invoeren van de maatregelen oproepen. Strengere maatregelen roepen in de regel meer weerstand op. Het belonen van het rijden in zeer schone auto's heeft relatief weinig impact. Voor het invoeren van een parkeertarief voor dieselauto's en oudere benzine-auto's is de weerstand daarentegen groot, zeker als dit tarief toeneemt. Kijken we naar de afname van de luchtverontreiniging, dan zien we dat een afname van 0% ongewenst is. Er is een (min of meer) lineair verband tussen afname van de uitstoot en toename van het draagvlak.

Als we rekening houden met het effect van de maatregelen, kunnen we ruwweg het volgende over de verschillende maatregelen zeggen:

- een verbod op dieselauto's in de binnensteden (overdag of tijdens de spits) draagt sterk bij aan vermindering van de luchtverontreiniging en ontmoet relatief weinig weerstand;
- dit geldt ook, zij het in iets mindere mate, voor het verlagen van de maximumsnelheid in stedelijke gebieden;
- het belonen van het rijden in zeer schone auto's ontmoet weinig weerstand, maar levert ook weinig milieuwinst op;
- tegen het invoeren van een parkeertarief voor dieselauto's of oudere benzineauto's bestaat grote weerstand.

#### 4.2.2 Acceptatie van de maatregelen tegen luchtverontreiniging

De acceptatie van de maatregelenpakketten is sterk afhankelijk van duidelijkheid en de gepercipieerde effectiviteit van de maatregelen. In een aparte steekproef is hier na een korte introductie van de maatregelen naar geïnformeerd.

---

24 | *Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen (N=413)*

---

Bestrijding luchtverontreiniging	Duidelijk?	Effectief?	Acceptabel?
	% Ja	% zeker/enigszins	% zeker/enigszins
• beloning schone auto's: toegang busbaan en 3 jaar parkeerplaats	79	51	51
• maximumsnelheid 80 km/u rond grote steden	81	45	42
• diesel accijns +4 ct.	73	23	27
• parkeertarief € 200 per jaar voor oude auto's & diesels zonder roetfilter	62	23	22
• verbod op diesels & oude auto's overdag in binnensteden	68	30	20

---

De duidelijkheid van het parkeertarief voor dieselauto's en van het verbod op diesel- en oudere auto's in binnensteden wordt minder gevonden dan de andere maatregelen. Daarnaast schat men het belonen van schone auto's en het verlagen van de maximumsnelheid rond grote steden als aanzienlijk effectiever in dan de andere maatregelen.

Kijken we naar de acceptatie van de maatregelen, dan blijkt het draagvlak voor de beloning van schone auto's en het verlagen van de maximumsnelheid rond grote steden het grootst te zijn. De acceptatie van de andere maatregelen is laag te noemen. De volgorde is gelijk aan de conjunct-resultaten, uitgezonderd het verbod op diesels in binnensteden en het parkeertarief: in de conjuncttaak is laatstgenoemde het minst populair, en het verbod op diesels het op één na minst.

Ook is gevraagd wat men sterk en zwak vindt aan de maatregelen. Buiten specifieke maatregelen die men sterk of zwak vindt worden bij deze vraag de volgende antwoorden relatief vaak genoemd.

---

25 | *Spontane reacties: bestrijding luchtverontreiniging*

*n= 413*

---

Wat vindt u sterk aan de genoemde maatregelen?	Wat vindt u zwak aan de genoemde maatregelen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bijna alle maatregelen zijn sterk (4%)</li> <li>• Er wordt in ieder geval iets gedaan (4%)</li> <li>• Het benadelen van vervuilers (4%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kern van probleem wordt hiermee niet aangepakt (15%)</li> <li>• Gaat automobilisten meer geld kosten (10%)</li> <li>• Maatregelen moeilijk uitvoerbaar en lastig te controleren (10%)</li> <li>• Minder welvarende en oudere burgers zijn slachtoffer (9%)</li> <li>• Bijna alle maatregelen zijn zwak (9%)</li> </ul>

---

De spontane reacties geven de indruk dat vrijwel alle maatregelen veel op weerstand zullen stuiten, uitgezonderd het belonen van schone auto's.

#### **4.2.3 Draagvlak voor maatregelenpakketten tegen luchtverontreiniging**

Op basis van afwegingen van de ondervraagden zoals beschreven in 4.2.1 zijn drie maatregelenpakketten samengesteld, waarbij is berekend hoe groot het voorkeursaandeel voor deze pakketten zouden zijn wanneer burgers konden kiezen uit óf niets doen, óf dit maatregelenpakket invoeren. Deze maatregelenpakketten zijn respectievelijk gericht op het maximaliseren van het effect, het behalen van een zo groot mogelijk effect bij een meerderheid, en het maximaliseren van het draagvlak. De samenstelling van de pakketten is daarbij als volgt.

Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlaging max. snelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>■ Verhoging dieselaccijns met 8 cent per liter</li> <li>■ Parkeertarief dieselauto's van 300 euro per jaar</li> <li>■ De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>■ Zeer schone auto's op de busbaan en 5 jaar eigen parkeerplaats</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlaging maximumsnelheid in gehele randstad tot 80 km/u</li> <li>■ De hele dag een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> <li>■ Zeer schone auto's mogen op de busbaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alleen in de spits een verbod op dieselauto's in binnensteden</li> </ul>
<p>➔ 20% reductie</p> <p>➔ 38% draagvlak*</p>	<p>➔ 13,1% reductie</p> <p>➔ 51% draagvlak*</p>	<p>➔ 5% reductie</p> <p>➔ 60% draagvlak*</p>
* t.o.v. niets doen		

Leesvoorbeeld: met het "pakket met maximaal effect" daalt de luchtverontreiniging met 20%. Wanneer men zou mogen kiezen tussen dit pakket, of geen maatregelen zou 38% voor dit pakket kiezen.

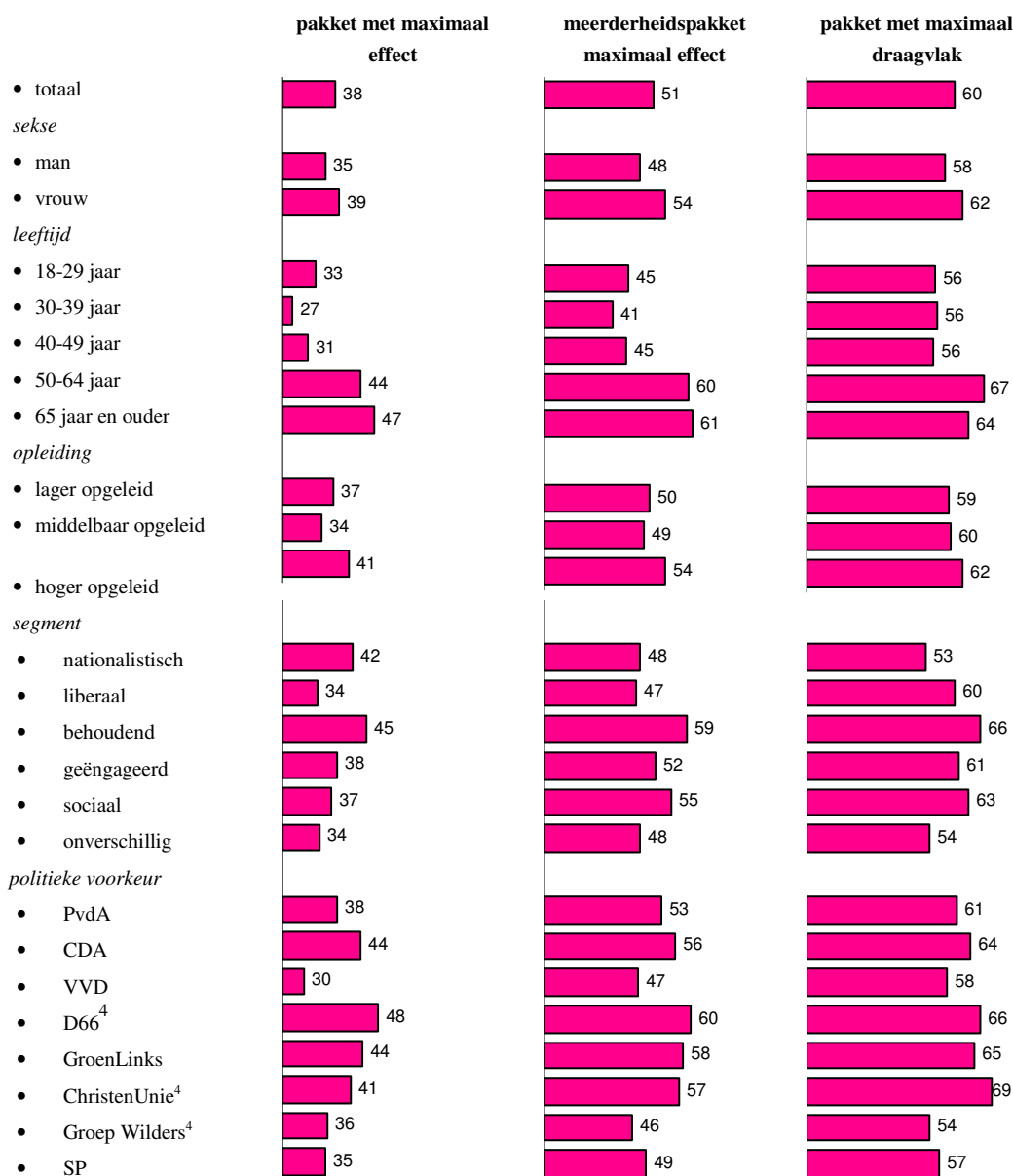
We zien dat een pakket met maximaal effect (20% reductie) een draagvlak heeft van 38%: Van de respondenten zou 38% voor dit pakket kiezen, als het alternatief zou bestaan uit het achterwege blijven van maatregelen. Voor het pakket met een reductie van 13,1% is het draagvlak 51%, en voor het pakket met 5% reductie is het draagvlak 60%.

Voor een verklaring van het verschil tussen de (lagere) acceptatie van de individuele maatregelen en het (grotere) draagvlak voor de pakketten verwijzen we naar paragraaf 4.1.3.



Naar kenmerken van de ondervraagden is het draagvlak voor de pakketten als volgt.

27 | Draagvlak voor de pakketten naar kenmerken van de ondervraagden (N=661)



Net als bij de maatregelenpakketten om klimaatverandering tegen te gaan, zien we dat het draagvlak voor de pakketten lager is bij ondervraagden tot 50 jaar, en hoger bij oudere ondervraagden. Kijken we naar de segmenten, dan zien we dat het draagvlak vooral bij nationalisten en behoudenden groot is. Naar politieke voorkeur zien we dat het draagvlak

<sup>4</sup> indicatieve resultaten

groter is bij mensen met een voorkeur voor D66, Groenlinks en CDA, en lager bij mensen met een voorkeur voor VVD, PvdA, Groep Wilders en SP.

### 4.3 Ontbossing

Het vraagstuk ontbossing is als volgt geïntroduceerd.

De natuur in derde wereldlanden staat onder grote druk, en dat wordt deels veroorzaakt door wat er in westerse landen wordt geconsumeerd. Voor het verbouwen van veevoer en voor de productie van hardhout worden tropische bossen gekapt. Dit veevoer en hardhout wordt daarna door onder andere Nederland geïmporteerd. Hierdoor blijft er steeds minder tropisch bos over.

De overheid heeft de volgende opties om de bijdrage van Nederland aan de ontbossing van de oerwouden in Zuid-Amerika, Afrika en Zuid-Oost Azië te verkleinen:

- importeurs van tropisch hardhout verplichten meer duurzaam geproduceerd hardhout aan te bieden (met het zogenaamde FSC keurmerk). Hardhouten producten worden daardoor duurder;
- een heffing invoeren op niet-duurzaam geproduceerd hardhout. Met het geld dat dit oplevert worden natuurgebieden in derde wereldlanden (oerwoud, oerbossen) aangeschaft en beheerd. Niet-duurzaam geproduceerd hardhout wordt daardoor duurder;
- de bouwsector verplichten alleen duurzaam hardhout te gebruiken. Het wordt daardoor duurder om een huis te (ver)bouwen;
- een heffing invoeren op veevoer uit gekapte tropische bossen. Met het geld dat dit oplevert wordt natuur (oerwoud, oerbossen) aangeschaft en beheerd. Vlees wordt daardoor duurder;
- een keurmerksysteem invoeren voor duurzaam geproduceerd veevoer. Hiervoor worden de belastingen verhoogd.

De maatregelen zijn aan de ondervraagden geïntroduceerd als bedoeld om de bijdrage van Nederland aan de ontbossing van de oerwouden in Zuid-Amerika, Afrika en Zuid-Oost Azië te verkleinen. Daarbij is uitgelegd dat een daadwerkelijke afname van de ontbossing ook van inspanningen in andere landen afhankelijk is.

Net als bij de andere vraagstukken, is aan de respondenten een serie pakketten voorgelegd en is gevraagd welk pakket de voorkeur heeft.

#### 4.3.1 Impact van maatregelen tegen ontbossing op de burger

Net als bij de andere vraagstukken, is op basis van de afwegingen van de respondenten de impact van de maatregelen voor de afname van de Nederlandse bijdrage aan de ontbossing bepaald. Deze cijfers geven een indicatie van de weerstand die het wel of niet invoeren van een maatregel oproept. Bij een kleine afwijking van het nulpunt laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Naarmate de afwijking groter wordt neemt de impact toe. Een positieve afwijking duidt daarbij op minder weerstand (in vergelijking met andere niveaus van de maatregel), een negatieve afwijking op meer weerstand. De cijfers m.b.t. de ontbossing geven een indicatie van de impact van de afname van de Nederlandse bijdrage hieraan *in relatie tot* de maatregelen.

<p><b>aandeel duurzaam hardhout in aanbod vergroten/ prijsverhoging</b> effect<sup>5</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen vergroting</li> <li>• tot 50% / +5%</li> <li>• tot 100% +10%</li> </ul>	<p><b>meer duurzaam hardhout bouwsector</b> (.. % duurzaam, .. % prijsstijging) effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• 50% / +0,5%</li> <li>• 100%/+1,0%</li> </ul>
<p><b>heffing niet-duurzaam hardhout</b> effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• € 5 per product</li> <li>• € 10 per product</li> </ul>	<p><b>heffing op veevoer</b> (prijsverhoging per kilo vlees) effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet</li> <li>• + € 0,25</li> <li>• + € 0,50</li> </ul>
<p><b>keurmerk duurzaam veevoer</b> (via belastingverhoging) effect</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• € 20,- /jaar</li> <li>• € 40,- /jaar</li> </ul>	<p><b>bijdrage Nederland ontbossing</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• blijft gelijk</li> <li>• 10% minder</li> <li>• 20% minder</li> <li>• 30% minder</li> <li>• 40% minder</li> <li>• 50% minder</li> </ul>

Toelichting: De afwijking van de staafjes van het nulpunt geeft een indicatie van de impact van de niveaus van de maatregel. Wijken de staafjes binnen een maatregel sterk van het nulpunt af (bijv. bij parkeertarief dieselauto's) dan heeft wel of niet invoeren van deze maatregel grote invloed op het draagvlak. Wijken de staafjes weinig af (zoals bij het belonen van schone auto's), dan laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Het negatief (positief) zijn van de cijfers duidt niet automatisch op een afname (toename) van draagvlak, maar betekent wel dat het niveau van de maatregel meer (minder) weerstand oproept dan andere niveaus van de maatregel.

Uit de figuur blijkt dat het verplichten van importeurs om het aanbod van duurzaam hardhout te vergroten een *positieve* impact heeft: het invoeren van deze maatregel roept minder weerstand op dan het niet-invoeren van deze maatregel! Hetzelfde geldt voor het verplichten van de bouwsector om meer duurzaam hardhout te gebruiken, al laat deze maatregel de burger relatief onverschillig. Het invoeren van een keurmerk op duurzaam veevoer, waardoor de belastingen stijgen, roept de meeste weerstand op.

Bij deze gegevens merken we op dat het invoeren van alle maatregelen niet leidt tot een effect zo groot als het effect van het invoeren van de individuele maatregelen. Het invoeren

<sup>5</sup> De effecten van de drie hardhout-maatregelen zijn niet-additief, wat wil zeggen dat de effecten niet optelbaar zijn. Hetzelfde geldt voor de veevoer-maatregelen.

ren van de maatregelen die te maken hebben met tropisch hardhout is overlappend: bij invoering van meerdere maatregelen is het effect van de gezamenlijke maatregelen niet groter dan het effect van de maatregel met het grootste effect. Hetzelfde geldt voor de twee maatregelen rond veevoer.

Dit overwegende, kunnen we het volgende over de verschillende maatregelen zeggen:

- het vergroten van het aanbod duurzaam hardhout sorteert relatief veel effect en ontmoet relatief weinig weerstand;
- hetzelfde geldt, zij het in mindere mate, voor het verplichten van de bouwsector om meer duurzaam hardhout te gebruiken. Deze maatregel voegt echter geen effect toe aan de invoering van bovengenoemd maatregel;
- voor de maatregelen gericht op veevoer uit tropische landen bestaat relatief weinig draagvlak, en deze maatregelen hebben relatief weinig effect. Van deze maatregelen is het draagvlak het grootst voor de heffing op vlees;

#### 4.3.2 Acceptatie van maatregelen tegen ontbossing

De acceptatie van de maatregelenpakketten is sterk afhankelijk van duidelijkheid en de gepercipieerde effectiviteit van de maatregelen. In een aparte steekproef is hier na een korte introductie van de maatregelen naar geïnformeerd.

---

#### 29 | Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen (N=413)

---

Bestrijding ontbossing	Duidelijk?	Effectief?	Acceptabel?
	% Ja	% zeker/enigszins	% zeker/enigszins
• Importeurs tropisch hout verplicht 50% duurzaam hardhout laten aanbieden, hardhout duurder	85	63	65
• Heffing op niet-duurzaam hout	83	55	61
• Bouwsector qua houtgebruik verplicht 50% duurzaam hardhout, bouwen wordt duurder	81	54	59
• Heffing op veevoer uit gekapte tropische bossen. Vlees wordt duurder	71	41	48
• Keurmerk duurzaam geproduceerd veevoer. Belastingen worden verhoogd	65	23	18

---

De maatregelen gericht op veevoer worden minder duidelijk gevonden en als minder effectief beoordeeld dan de maatregelen die te maken hebben met duurzaam hardhout. De acceptatie van de maatregelen gericht op duurzaam hardhout is hoog te noemen, ook als we kijken naar de acceptatie van de maatregelen voor andere milieuvraagstukken. De volgorde in acceptatie komt overeen met de resultaten van de conjunctanalyse.

Als open vraag is voorgelegd wat men sterk en zwak vindt aan de maatregelen. Hierbij worden vaak specifieke reeds voorgelegde maatregelen genoemd die men sterk of zwak vindt. Daarnaast worden de volgende antwoorden gegeven.

---

Wat vindt u sterk aan de genoemde maatregelen?	Wat vindt u zwak aan de genoemde maatregelen?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Het willen voorkomen van onnodige ontbossing (14%)</li><li>• De gebruiker moet betalen (6%)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Heffing: de burger wordt financieel belast (19%)</li><li>• Bijna alle maatregelen zijn zwak / lastig te controleren (10%)</li><li>• Maatregelen moeten wereldwijd getroffen worden (5%)</li><li>• Men blijft toch doorgaan met kappen (4%)</li></ul>

---

Hoewel de intentie en het principe van de maatregelen door de ondervraagden worden gewaardeerd, is er kritiek op het financiële karakter van de maatregelen, twijfelt men aan de uitvoerbaarheid en zou men het liefst willen dat de maatregelen wereldwijd worden genomen.

#### 4.3.3 Draagvlak voor maatregelenpakketten

Op basis van afwegingen van de ondervraagden zoals weergegeven in paragraaf 4.3.1, zijn maatregelenpakketten samengesteld, waarbij is berekend hoe groot het voorkeursaandeel voor deze pakketten zouden zijn wanneer burgers konden kiezen uit óf niets doen, óf dit maatregelenpakket invoeren. Omdat het pakket met maximaal effect reeds een meerderheidspakket is, zijn slechts twee pakketten weergegeven.

De samenstelling van de pakketten is als volgt.

---

31 | Drie maatregelenpakketten om de bijdrage van Nederland aan de ontbossing tegen te gaan (N=666)

---

<b>Pakket met maximaal effect</b>	<b>Meerderheidspakket met maximaal effect</b>	<b>Pakket met maximaal draagvlak</b>
■ aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%	■ zelfde als pakket met maximaal effect	■ aandeel duurzaam h.h. vergroten 100%
■ heffing veevoer: vlees € 0,50 duurder		
→ 57% minder bijdrage ontbossing		→ 55% minder bijdrage ontbossing
→ 69% draagvlak*		→ 76% draagvlak*

\* t.o.v. niets doen

---

Leesvoorbeeld: met het "pakket met maximaal effect" daalt de bijdrage aan de ontbossing met 57%. Wanneer men zou mogen kiezen tussen dit pakket, of geen maatregelen zou 69% voor dit pakket kiezen.

We zien dat door het vergroten van het aandeel duurzaam hardhout in het aanbod tot 100%, in combinatie met een heffing op veevoer waardoor vlees duurder wordt, de bijdrage van Nederland aan de ontbossing met 57% daalt. Het draagvlak voor dit pakket is 69%: van de respondenten zou 69% voor dit pakket kiezen, als het alternatief zou bestaan uit het achterwege blijven van maatregelen. Wanneer de heffing op veevoer achterwege wordt gelaten stijgt het draagvlak tot 76%.

Voor een verklaring van het verschil tussen de (lagere) acceptatie van de individuele maatregelen en het (grotere) draagvlak voor de pakketten verwijzen we naar paragraaf 4.1.3.

Naar kenmerken van de ondervraagden is het draagvlak voor de pakketten als volgt.

32 | Draagvlak voor de pakketten naar kenmerken van de ondervraagden (N=666)



We zien dat het draagvlak voor de pakketten groter is bij hoger opgeleiden. Kijken we naar de segmenten, dan zien we dat het draagvlak groter is bij liberalen, behoudenden en geëngageerden en lager bij nationalisten en socialen. Naar politieke voorkeur zien we een

<sup>6</sup> indicatieve resultaten

groter draagvlak bij personen met een voorkeur voor D66, Groenlinks en de VVD, en een kleiner draagvlak bij personen met een voorkeur voor Groep Wilders en ChristenUnie.

#### 4.4 Geluidsoverlast

Geluidsoverlast en de bijbehorende maatregelen zijn als volgt geïntroduceerd.

Geluidsoverlast in de directe leefomgeving (met name in stedelijke gebieden) is één van de belangrijkste bronnen van persoonlijk ervaren hinder.

De overheid heeft de volgende opties om de geluidsoverlast terug te dringen:

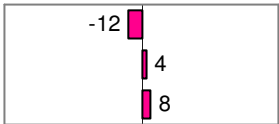
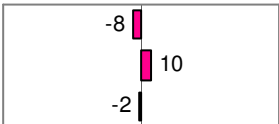
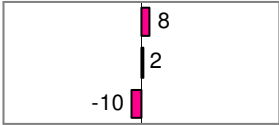
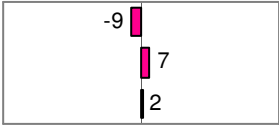
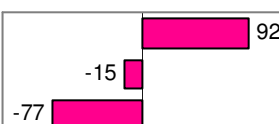
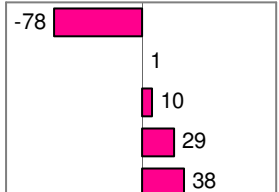
- strengere geluidseisen stellen aan gemotoriseerde tuinapparatuur (grasmaaiers, bladblazers, heggescharen). Deze apparaten mogen dan nog maar een beperkt aantal decibellen produceren. Hierdoor worden ze overigens niet duurder;
- het autoluw maken van binnensteden, door beperkingen voor het autoverkeer (eenrichtingsverkeer, snelheidsremmende maatregelen) en vergroting autovrije gebieden;
- plaatsing van meer/hogere geluidsschermen langs doorgaande wegen in stedelijk gebied. Om dit te betalen worden de belastingen verhoogd
- heffing op autobanden die veel lawaai maken (stille autobanden zijn overigens niet duurder);
- een beperking van het gebruik van pleziervliegtuigen en reclamevliegtuigen.

##### 4.4.1 Impact van de maatregelen tegen geluidsoverlast op de burger

Net als bij de andere vraagstukken, is op basis van de afwegingen van de respondenten de impact van de maatregelen voor de afname van de geluidsoverlast bepaald. Deze cijfers geven een indicatie van de weerstand die het wel of niet invoeren van een maatregel oproept. Bij een kleine afwijking van het nulpunt laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Naarmate de afwijking groter wordt neemt de impact toe. Een positieve afwijking duidt daarbij op minder weerstand (in vergelijking met andere niveaus van de maatregel), een negatieve afwijking op meer weerstand. De cijfers m.b.t. de geluidsoverlast geven een indicatie van de impact van de afname van de geluidsoverlast *in relatie tot* de maatregelen.



33 | De relatieve impact van de maatregelen (N=642)

<p style="text-align: center;"><b>geluidseisen apparatuur (aan fabrikanten)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• -4 dB</li> <li>• -10 dB</li> </ul>  <p style="text-align: right;">effect 0 200.000 400.000</p>	<p style="text-align: center;"><b>verbod pleziervliegtuigen (periode/plaats)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• weekend/steden</li> <li>• altijd/steden</li> </ul>  <p style="text-align: right;">effect 0 300.000 600.000</p>
<p style="text-align: center;"><b>heffing lawaaïge autobanden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• € 5 /band</li> <li>• € 10 /band</li> </ul>  <p style="text-align: right;">effect 0 45.000</p>	<p style="text-align: center;"><b>autoluwe binnensteden (verkeersbeperkende maatregelen/autovrije gebieden)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geen</li> <li>• beperkingen</li> <li>• autovrij</li> </ul>  <p style="text-align: right;">effect 0 100.000 400.000</p>
<p style="text-align: center;"><b>belastingverhoging voor geluidsschermen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niet</li> <li>• € 50 / huish.</li> <li>• € 100 / huish.</li> </ul>  <p style="text-align: right;">effect 0 100.000 210.000</p>	<p style="text-align: center;"><b>afname overlast voor ... gehinderden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0</li> <li>• 100.000</li> <li>• 200.000</li> <li>• 300.000</li> <li>• 400.000</li> </ul> 

Toelichting: De afwijking van de staafjes van het nulpunt geeft een indicatie van de impact van de niveaus van de maatregel. Wijken de staafjes binnen een maatregel sterk van het nulpunt af (bijv. belastingverhoging voor geluidsschermen) dan heeft wel of niet invoeren van deze maatregel grote invloed op het draagvlak. Wijken de staafjes weinig af (zoals bij autoluwe binnensteden), dan laat de maatregel de burger relatief onverschillig. Het negatief (positief) zijn van de cijfers duidt niet automatisch op een afname (toename) van draagvlak, maar betekent wel dat het niveau van de maatregel meer (minder) weerstand oproept dan andere niveaus van de maatregel.

We zien dat de maatregelen relatief weinig impact hebben. Alleen het verhogen van de belastingen om extra geluidsschermen te bouwen roept veel weerstand op. Hoe groter de afname van de overlast voor gehinderden, des te geringer de toename in (positieve) impact.

Als we rekening houden met het effect van de maatregelen, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- het stellen van eisen aan producenten van gemotoriseerde apparatuur (zonder dat deze apparaten daardoor duurder worden) roept weinig weerstand op en draagt relatief sterk bij aan de reductie van geluidsoverlast;
- een vergelijkbaar effect heeft het verbod op pleziervliegtuigen boven steden. De weerstand tegen deze maatregel is echter wat sterker;
- heffingen op autobanden en autoluwe binnensteden hebben een gemiddelde weerstand. Vooral de heffing op autobanden heeft relatief weinig effect;
- het verhogen van de belastingen om geluidsschermen te bouwen roept extreem veel weerstand op.

#### 4.4.2 Acceptatie van de maatregelen tegen geluidsoverlast

De acceptatie van de maatregelenpakketten is sterk afhankelijk van duidelijkheid en de gepercipieerde effectiviteit van de maatregelen. In een aparte steekproef is na een korte introductie van de maatregelen hiernaar geïnformeerd.

---

34 | *Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregelen (N=413)*

---

Bestrijding geluidsoverlast	Duidelijk?	Effectief?	Acceptabel?
	% Ja	% zeker/enigszins	% zeker/enigszins
• Strengere geluidseisen aan tuinapparatuur. Ze worden niet duurder	84	56	60
• Autoluwe maken binnensteden door beperking autoverkeer	83	56	55
• Heffing van €5 op lawaaioze autobanden (stille zijn niet duurder)	76	47	52
• Beperking plezier- en reclamevliegtuigen	85	49	51
• Plaatsing meer/hogere geluidsschermen langs doorgaande wegen	71	32	12

---

De resultaten geven de indruk dat alle maatregelen, met uitzondering van de geluidsschermen op draagvlak kunnen rekenen. Uit de conjunctresultaten is af te leiden dat de maatregelen de burger relatief onverschillig laten. Geluidsschermen stuiten op veel weerstand. Dat kan komen omdat men de effectiviteit in twijfel trekt. Het is echter ook mogelijk dat men geluidsschermen op zichzelf als onprettig ervaart, en zeker wanneer men er ook nog extra belasting voor moet betalen. Het omgekeerde kan gelden voor de autoluwe binnensteden. Dit levert naast het milieuvoordeel ook nog een ander prettig neveneffect op, namelijk prettiger winkelen. Het is mogelijk dat dit de acceptatie vergroot.

Ook is als open vraag voorgelegd wat men sterk en zwak vindt aan de maatregelen. Hierbij worden vaak specifieke reeds voorgelegde maatregelen genoemd die men sterk of zwak vindt. Daarnaast worden de volgende antwoorden gegeven.

Wat vindt u sterk aan de genoemde maatregelen?	Wat vindt u zwak aan de genoemde maatregelen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>Effectief, doelgericht, goed idee, realiseerbaar (19%)</li> <li>Bijna alle maatregelen zijn sterk (6%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niet effectief, niet uitvoerbaar, andere maatregelen beter (26%)</li> <li>Hoge kosten, burger draait er voor op (22%)</li> </ul>

Net als we bij veel andere maatregelen zien, richt de voornaamste kritiek op de voorgestelde maatregelen zich op de kosten voor de burger en op de uitvoerbaarheid van de maatregelen.

#### 4.4.3 Draagvlak voor maatregelenpakketten

Op basis van afwegingen van de ondervraagden zijn drie maatregelenpakketten samengesteld, waarbij is berekend hoe groot het voorkeursaandeel voor deze pakketten zou zijn wanneer burgers konden kiezen uit óf niets doen, óf dit maatregelenpakket invoeren. Deze maatregelenpakketten zijn respectievelijk gericht op het maximaliseren van het effect, het behalen van een zo groot mogelijk effect bij een meerderheid, en het maximaliseren van het draagvlak. De samenstelling van de pakketten is daarbij als volgt.

#### 36 | Drie maatregelenpakketten om geluidsoverlast tegen te gaan (N=642)<sup>7</sup>

Pakket met maximaal effect	Meerderheidspakket met maximaal effect	Pakket met maximaal draagvlak
<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>100 euro meer belasting voor geluidsschermen</li> <li>10 euro heffing lawaaiige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer autoluwe gebieden binnensteden</li> <li>10 euro heffing lawaaiige autobanden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen alle tijdstippen boven steden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geluidseisen apparatuur: 10 dB verlaging</li> <li>meer beperkingen auto's binnensteden</li> <li>verbod pleziervliegtuigen in weekenden boven steden</li> </ul>
<p>→ -1,7 mln gehinderden</p> <p>→ 27% draagvlak*</p>	<p>→ -1,5 mln gehinderden</p> <p>→ 54% draagvlak*</p>	<p>→ -800.000 gehinderden</p> <p>→ 66% draagvlak*</p>

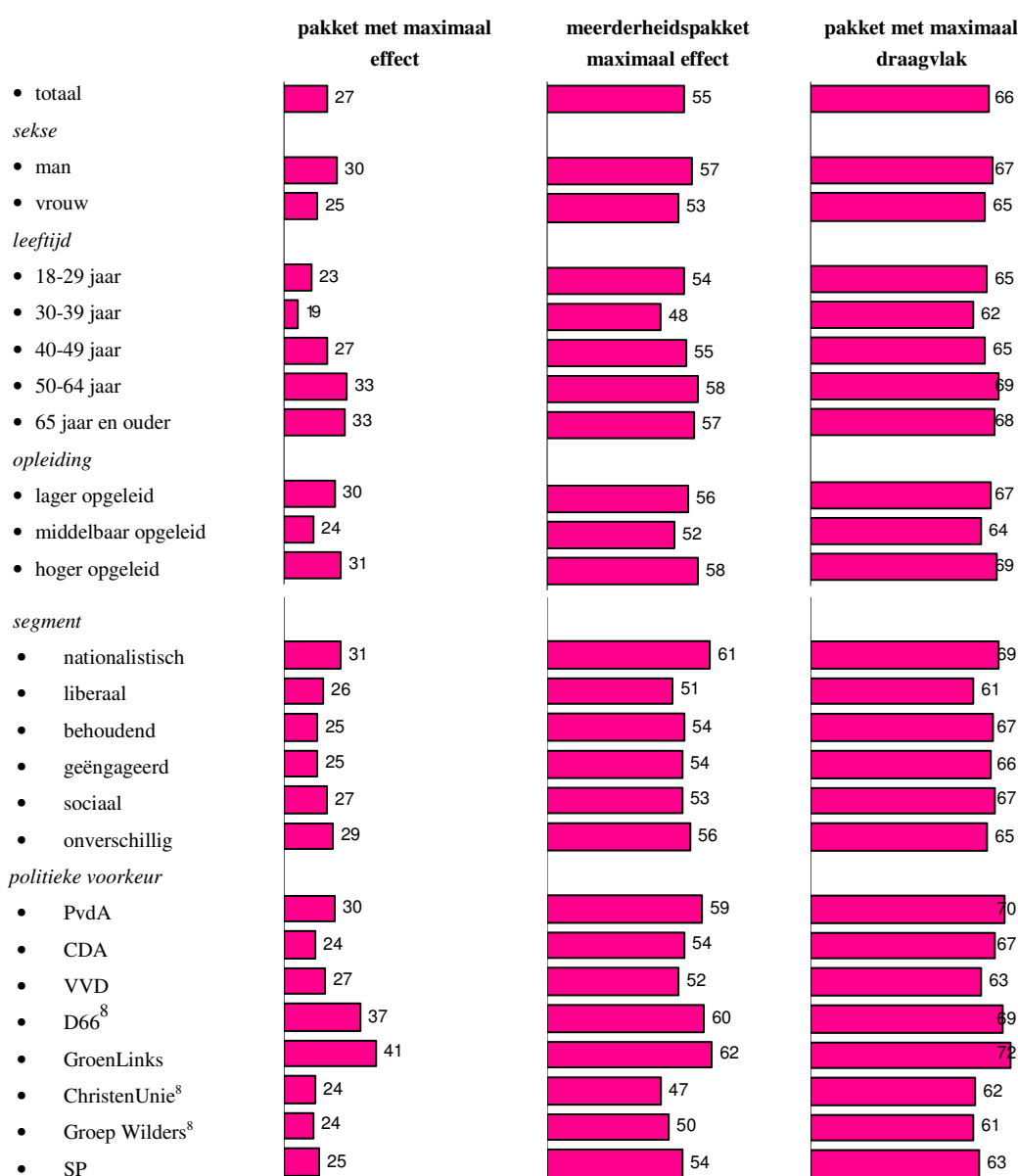
\* t.o.v. niets doen

<sup>7</sup> Bij deze pakketten is het aantal minder gehinderden telkens meer dan 400.000. In de vragenlijst hebben we slechts het 'nut' van een afname van tot en met 400.000 personen berekend. Om deze reden is bij de berekening van het draagvlak van deze pakketten het 'voordeel' van de afname van het aantal gehinderden niet meegerekend. Als gevolg hiervan zijn de draagvlak-schattingen conservatief.

Het pakket met maximaal effect (1,7 mln minder gehinderden) heeft een zwak draagvlak: slechts 27% van de ondervraagden zou een dergelijk pakket kiezen. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de belastingverhoging t.b.v. geluidsschermen. Zonder deze maatregel ontstaat een meerderheidspakket, met 1,5 miljoen minder gehinderden en een draagvlak van 54%. Het maximale draagvlak van 66% levert een reductie op van 800.000 gehinderden. Voor een verklaring van het verschil tussen de acceptatie van de individuele maatregelen en het draagvlak voor de pakketten verwijzen we naar paragraaf 4.1.3.

Naar kenmerken van de ondervraagden is het draagvlak voor de pakketten als volgt.

37 | Draagvlak voor de pakketten naar kenmerken van de ondervraagden (N=642)



<sup>8</sup> indicatieve resultaten

Het draagvlak voor de pakketten is lager bij jongere ondervraagden en hoger bij ondervraagden van 50 jaar en ouder. Naar segmenten is het draagvlak wat groter is bij nationalisten en onverschilligen, en wat kleiner bij behoudenden en geëngageerden. Naar politieke voorkeur zien we met name een groter draagvlak bij mensen met een voorkeur voor Groenlinks en D66 en in mindere mate PvdA. Bij de overige partijen is het draagvlak lager.

## 4.5 Natuur in Nederland

Omdat de beleidsalternatieven voor “Natuur in Nederland” beperkt zijn is de offerbereidheid onderzocht met een prijsmeter: hebben mensen er geld (in de vorm van een verhoging van de waterschapsbelasting) voor over en, zo ja, hoeveel? Het onderwerp is als volgt geïntroduceerd.

Op dit moment bedraagt de waterschapsbelasting voor het gemiddelde Nederlandse huishouden ongeveer 200 euro per jaar.

Met een verhoging van deze belasting kan de hoeveelheid waardevolle natuur in Nederland worden vergroot. Er ontstaat daarmee meer natuur in Nederland en minder versnippering van natuurgebieden. En dat levert weer een aantrekkelijker landschap op.

Gevraagd is óf, en zo ja, hoeveel men over heeft voor meer natuur in Nederland.

	toename natuur
• verhoging 0 euro per jaar	0% meer waardevolle natuur
• verhoging 4 euro per jaar	3% meer waardevolle natuur
• verhoging 8 euro per jaar	6% meer waardevolle natuur
• verhoging 12 euro per jaar	9% meer waardevolle natuur
• verhoging 16 euro per jaar	12% meer waardevolle natuur
• verhoging 20 euro per jaar	15% meer waardevolle natuur
• verhoging 24 euro per jaar	18% meer waardevolle natuur
• verhoging 28 euro per jaar	21% meer waardevolle natuur
• verhoging 32 euro per jaar	24% meer waardevolle natuur
• verhoging 36 euro per jaar	27% meer waardevolle natuur

De 'prijsmeter' bestaat uit de volgende vragen:

- Tot welk bedrag vindt u de verhoging van de waterschapsbelasting te laag, zodat de hoeveelheid natuur die hiermee kan worden aangelegd wat u betreft te beperkt is?
- Tot welk bedrag vindt u de verhoging van de waterschapsbelasting laag?
- Vanaf welk bedrag vindt u de verhoging van de waterschapsbelasting hoog?
- En vanaf welk bedrag vindt u de verhoging van de waterschapsbelasting te hoog, zodat u niet meer bereid bent dit bedrag te betalen?

Uit de resultaten blijkt dat 62% van de bevolking niet bereid is meer te betalen voor een verbetering van de natuur in Nederland. Op basis van de antwoorden van de respondenten

op de prijsmeter-vragen kan een optimaal prijsniveau worden bepaald. Dit niveau ligt op € 21,=.

Naar kenmerken van de ondervraagden zijn de resultaten als volgt.

---

### 38 | *Optimale prijsverhoging waterschapsbelasting naar kenmerken ondervraagden*

---

	% niet bereid meer te betalen	optimum bereidwilligen
• totaal	62	€ 21
• 18-29 jaar	55	€ 21
• 30-39 jaar	69	€ 21
• 40-49 jaar	61	€ 22
• 50-64 jaar	65	€ 23
• 65 jaar en ouder	59	€ 20
• nationalistisch	64	€ 24
• liberaal	62	€ 22
• behoudend	55	€ 24
• geëngageerden	62	€ 20
• sociaal	61	€ 22
• onverschillig	70	€ 19
• PvdA	63	€ 23
• CDA	65	€ 21
• VVD	57	€ 26
• D66	45	€ - <sup>9</sup>

---

Het draagvlak voor deze maatregel is wat sterker bij jongeren (18-29 jaar), ouderen (65+), behoudenden en mensen met een voorkeur voor VVD en D66. Het draagvlak is lager bij personen van 30-39 jaar en bij het segment onverschilligen.

De acceptatie van de maatregelenpakketten is sterk afhankelijk van duidelijkheid en de gepercipieerde effectiviteit van de maatregelen. In een aparte steekproef is hier na een korte introductie van de maatregelen naar geïnformeerd.

---

### 39 | *Duidelijkheid, ingeschatte effectiviteit en acceptatie van de maatregel (N=413)*

---

Natuur in Nederland	Duidelijk?	Effectief?	Acceptabel?
	% Ja	% zeker/enigszins	% zeker/enigszins
• Meer natuur in Nederland door € 20,= verhoging waterschapsbelasting	72	35	33

---

De maatregel wordt redelijk duidelijk gevonden. De ingeschatte effectiviteit is echter laag. Kennelijk twijfelt men eraan of deze maatregel echt leidt tot meer natuur in Nederland.

---

40 | *Spontane reacties: bevordering natuur in Nederland*

*n= 413*

---

Wat vindt u sterk aan de genoemde maatregel?	Wat vindt u zwak aan de genoemde maatregel?
<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer waardevolle natuur blijft behouden (37%)</li><li>• Het is een redelijk bedrag (7%)</li><li>• Goede maatregel, goed idee in het algemeen, er wordt over nagedacht (6%)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Te hoog bedrag, weer meer belasting (27%)</li><li>• Onrealistisch, onduidelijk, geen vertrouwen (22%)</li><li>• Burger draait er voor op (14%)</li><li>• Realisering meer natuur niet urgent (5%)</li><li>• Er wordt nog te weinig aan de natuur gedaan (5%)</li></ul>

---

Uit de spontane reacties van de ondervraagden op deze maatregel blijkt dat het behoud van natuur het meest waardevol wordt gevonden. Daar staat tegenover dat men weerstand heeft tegen de verhoging van de belastingen en dat niet iedereen vertrouwen heeft in de maatregel.

## 4.6 Bodemsanering

Ook het vraagstuk bodemsanering is met behulp van een prijsmeter onderzocht: hebben mensen geld (in de vorm van een verhoging van de algemene belastingen) over voor snellere sanering van de bodem, en, zo ja, hoeveel? Het onderwerp is als volgt geïntroduceerd.

In Nederland zijn veel plekken waar de bodem is vervuild. Soms is deze vervuiling nauwelijks schadelijk, soms zijn er wel risico's voor vervuiling van het grondwater of voor mensen die in de buurt van de locatie wonen.

De kosten van bodemsanering hangen van twee zaken af: de snelheid waarmee de vervuiling wordt opgeruimd en het aantal locaties dat wordt schoongemaakt.

De kosten van de bodemsanering worden betaald uit de algemene belastingen.

---

<sup>9</sup> te weinig waarnemingen

Gevraagd is óf, en zo ja, hoeveel men over heeft voor bodemsanering. De volgende scenario's zijn daarbij mogelijk.

	termijn schoonmaken	locaties
• verhoging 0 belasting euro		
• verhoging belasting 21 euro	binnen 30 jaar	alleen locaties met gezondheidsrisico
• verhoging belasting 42 euro	binnen 20 jaar	alleen locaties met gezondheidsrisico
• verhoging belasting 46 euro	binnen 30 jaar	locaties met risico voor gezondheidsrisico en grondwater
• verhoging belasting 75 euro	binnen 30 jaar	alle locaties
• verhoging belasting 83 euro	binnen 10 jaar	alleen locaties met gezondheidsrisico
• verhoging belasting 92 euro	binnen 20 jaar	locaties met risico voor gezondheidsrisico en grondwater
• verhoging belasting 150 euro	binnen 20 jaar	alle locaties
• verhoging belasting 183 euro	binnen 10 jaar	locaties met risico voor gezondheidsrisico en grondwater
• verhoging belasting 300 euro	binnen 10 jaar	alle locaties

De 'prijsmeter' bestaat uit de volgende vragen:

- Tot welk bedrag vindt u de verhoging van de belasting te laag, zodat de bodemsanering wat u betreft niet ver genoeg gaat?
- Tot welk bedrag vindt u de verhoging van de belasting laag?
- Vanaf welk bedrag vindt u de verhoging van de belasting hoog?
- En vanaf welk bedrag vindt u de verhoging van de belasting te hoog, zodat u niet meer bereid bent dit bedrag te betalen?

Uit de resultaten blijkt dat 68% van de bevolking niet bereid is meer te betalen voor bodemsanering. Op basis van de antwoorden van de respondenten op de prijsmeter-vragen kan een optimaal prijsniveau worden bepaald. Dit niveau ligt op € 85,=.



Naar kenmerken van de ondervraagden zijn de resultaten als volgt.

---

41 | *Optimale prijsverhoging waterschapsbelasting naar kenmerken ondervraagden*

---

	% niet bereid meer te betalen	optimum bereidwilligen
• totaal	68	€ 85
• 18-29 jaar	63	€ 79
• 30-39 jaar	70	€ 79
• 40-49 jaar	66	€ 87
• 50-64 jaar	73	€ 92
• 65 jaar en ouder	60	€ 83
• nationalistisch	72	€ 88
• liberaal	68	€ 83
• behoudend	64	€ 87
• geëngageerden	60	€ 86
• sociaal	66	€ 86
• onverschillig	71	€ 78
• PvdA	69	€ 91
• CDA	72	€ 86
• VVD	63	€ 92
• D66	48	€ <sup>-10</sup>

---

Het draagvlak voor deze maatregel is wat lager in de segmenten nationalisten en onverschilligen. Naar politieke partij zien we een wat lager draagvlak bij personen met een voorkeur voor het CDA. Er is juist een hoger draagvlak bij 65-plussers en bij kiezers van D66.

De acceptatie van de maatregelenpakketten is sterk afhankelijk van duidelijkheid en de gepercipieerde effectiviteit van de maatregelen. In een aparte steekproef is na een korte introductie van de maatregelen hiernaar geïnformeerd.

---

42 | *Spontane reacties: bodemsanering in Nederland*

*n= 413*

---

Bodemsanering	Duidelijk? % Ja	Effectief? % Ja	Acceptabel? % Ja
Bodemsanering: voor € 150 ph/pj binnen 20 jaar alle locaties gesaneerd	73	38	15

---

<sup>10</sup> te weinig waarnemingen

De acceptatie van de maatregelen is laag, wat vooral wordt veroorzaakt door de inschatte effectiviteit van de maatregel. Kennelijk twijfelt men eraan of het geld wel wordt ingezet waarvoor het bedoeld is. Op de open vraag wat met sterk en zwak vond aan de genoemde maatregel kwamen de volgende antwoorden.

---

43 | *Spontane reacties: bodemsanering in Nederland*

*n= 413*

---

Wat vindt u sterk aan de genoemde maatregelen?	Wat vindt u zwak aan de genoemde maatregelen?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle vervuilde locaties saneren, er wordt iets aan gedaan (32%)</li> <li>• Goede maatregel, goed idee in het algemeen (9%)</li> <li>• De periode van 20 jaar (8%)</li> <li>• Gezamenlijke oplossing (4%)</li> <li>• Redelijk bedrag (2%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervuiler of de overheid moet betalen, niet de burger (39%)</li> <li>• Te hoog bedrag, minima betalen evenveel (23%)</li> <li>• Onrealistisch, onduidelijk, geen vertrouwen (13%)</li> <li>• Sanering niet nodig voor alle gebieden, ik heb er geen last van, er komen weer nieuwe gebieden bij (8%)</li> <li>• De periode van 20 jaar (4%)</li> </ul>

---

Hoewel men waardeert dat er iets aan vervuilde bodems wordt gedaan, zijn veel onder-vraagden van mening dat de vervuiler moet betalen en niet de burger.

## 4.7 Conclusies

In het volgende overzicht staat de acceptatie van de verschillende maatregelen nog eens naast elkaar, waarbij de vraagstukken zijn genummerd volgens hun oplossingsprioriteit.

Uit dit overzicht blijkt dat er geen direct verband is tussen de prioriteit van een vraagstuk en het draagvlak voor bijbehorende maatregelen. Bij vraagstukken met lagere prioriteit kunnen de maatregelen op even veel, of meer steun kunnen rekenen dan bij maatregelen voor vraagstukken met een grotere prioriteit. Kennelijk spelen de persoonlijke consequenties van maatregelen een minstens zo grote rol als het vraagstuk dat ermee wordt opgelost.

44 | *Acceptatie van maatregelen (vraagstukken zijn genummerd volgens oplossingsprioriteit)*

1. Klimaatverandering	%	2. luchtverontreiniging	%	3. natuur in Nederland	%
• heffing vliegreizen	57	• belonen schone auto's	51	• meer waterschapsbelasting	33
• duurdere producten door eisen producenten	42	• lagere max. snelheid grote steden	43		
• verlaging max. snelheid	41	• dieselaccijns verhogen	27		
• duurdere energie door groter aandeel groene stroom	35	• parkeertarief dieselauto's binnensteden	22		
		• verbod dieselauto's binnensteden	20		
4. bodemvervuiling	%	5. ontbossing	%	6. geluidsoverlast	%
• verhoging algemene belastingen	15	• groter aanbod tropisch hardhout	65	• strengere eisen tuinapparatuur (geen prijsverhoging)	+60
		• heffing niet-duurzaam hardhout	61	• autoluwe binnensteden	55
		• duurdere bouwen door meer duurzaam hardhout bouwsector	59	• heffing lawaaiige auto's (zonder prijsverhoging)	52
		• hogere vleesprijs door heffing veevoer tropische bossen	48	• beperking pleziervliegtuigen	51
		• meer belasting door keurmerk duurzaam veevoer	18	• meer belasting voor meer geluidsschermen	12

Toelichting: per maatregel staat weergegeven hoeveel procent deze 'zeker' of 'enigszins' acceptabel vindt (i.t.t. neutraal, enigszins niet of zeker niet acceptabel). Bij het voorleggen van de maatregelen is een exactere formulering gebruikt dan hier weergegeven (bijv. heffing vliegreizen binnen Europa € 9, buiten Europa € 18). Zie ook hoofdstuk 4.

Er blijkt geen sterk verband te bestaan tussen de prioriteit van een milieuvraagstukken en het draagvlak voor bijbehorende maatregelen. We zien dat bij vraagstukken met lagere prioriteit de maatregelen op even veel, of meer draagvlak kunnen rekenen dan maatregelen voor vraagstukken met een grotere prioriteit. Kennelijk spelen de persoonlijke consequenties van maatregelen een minstens zo grote rol als het vraagstuk dat ermee wordt opgelost.

Voor maatregelen met een groter draagvlak geldt veelal het volgende:

- *een vanzelfsprekende relatie tussen maatregel en vraagstuk.* Zo is er in de perceptie van burgers een verband tussen maatregelen die betrekking hebben op hardhout en de ontbossing. Het verband tussen ontbossing en een heffing op vlees ligt minder voor de hand.
- *enige mate van keuzevrijheid.* Offers die kunnen worden voorkomen door aanpassing van het gedrag hebben minder weerstand dan onontkoombare maatregelen, zoals algemene belastingverhoging.

- *de vervuiler wordt getroffen.* Gerelateerd aan het vorige punt is er meer draagvlak voor maatregelen waarmee de vervuiler wordt getroffen (bijvoorbeeld bij een verbod op pleziervliegtuigen) dan wanneer iedereen, hoe dan ook, wordt getroffen (wederom bij algemene belastingverhoging).
- *het betreft luxeproducten.* Heffingen op luxeproducten (vliegereizen) ontmoeten minder weerstand dan heffingen op primaire levensbehoeften (vlees, energie).
- *het is een technologische oplossing.* Bij technologische oplossing (bijv. strengere eisen aan tuinapparatuur) zonder dat de producten duurder worden is er geen daadwerkelijk offer van de burger en is de acceptatie groter.
- *er is een prettig neveneffect.* Autoluwe binnensteden verlagen niet alleen de uitstoot, maar kunnen ook andere voordelen hebben (bijvoorbeeld aangenaam winkelen).

Aan het simpelweg betalen voor de oplossing van milieuvraagstukken door middel van belastingverhoging of heffingen op primaire levensbehoeften geeft de burger geen steun. Een uitzondering hierop vormt de maatregel waarbij producten duurder worden omdat er strengere eisen worden gesteld aan producenten. Hoewel deze maatregel geen meerderheidsdraagvlak heeft, is de acceptatie hoger dan bij andere "generieke" maatregelen. Een mogelijke verklaring is dat de burger er meer vertrouwen in heeft dat deze maatregelen daadwerkelijk tot milieuwinst leiden, omdat er minder twijfel is over de mate waarin de maatregelen goed worden uitgevoerd en nageleefd.

In het algemeen is men echter gevoeliger voor meer gedifferentieerde maatregelen, waarbij er een keuze is tussen het kiezen voor milieuonvriendelijk gedrag en daar de kosten van dragen, of kiezen voor voordeliger milieuvriendelijker gedrag.

Het draagvlak voor de maatregelenpakketten, zoals berekend op basis van het conjunct-onderzoek is groter dan de acceptatie van de maatregelen die individueel zijn aangeboden. Dit heeft te maken met het feit dat het draagvlak van de pakketten is afgewogen tegen het uitblijven van maatregelen (niets doen). Daarnaast is in het draagvlak voor de conjunctpakketten de milieuwinst verdisconteerd, wat het draagvlak vergroot.

Bij de vraag naar acceptatie van de maatregelen is geen milieuwinst vermeld en is geen alternatief van "niets doen" gegeven. De acceptatie is hierdoor lager. Het verschil tussen deze cijfers geeft een indicatie van mogelijke effecten van communicatie-inspanningen, waarbij de acceptatiecijfers als ondergrens kunnen worden gezien, en de conjunct-cijfers als bovengrens.

Kijken we naar segmenten, dan zien we dat bij behoudenden en geëngageerden doorgaans meer draagvlak voor de maatregelen bestaat, en bij de nationalist en liberalen minder. Het omgekeerde geldt voor geluidsoverlast. Hiervoor bestaat meer draagvlak bij laatstgenoemde twee groepen, en minder bij de behoudenden en geëngageerden.

## 5 Aanbevelingen: gesegmenteerd milieubeleid

Hoe zou een breed aansprekende milieu-agenda er uit kunnen zien? Gebaseerd op de voorgaande analyses geven we hier aanbevelingen voor de keuze van de beleidsthema's, maatregelen en de "merkwaarden" voor het beleid.

### 5.1 Milieubeleid geen prioriteit, maar wel belangrijk

Op de beleidsagenda van burgers heeft milieubeleid geen grote prioriteit. Andere onderwerpen worden als urgenter gepercipieerd. Het maakt echter uit op welke manier het milieu wordt neergezet. Milieubeleid heeft meer zin in een internationale context, waarbij samenwerking met andere landen wordt gezocht, dan wanneer Nederland alleen opereert. Met andere woorden: het scheppen van een internationale context vergroot het draagvlak voor milieubeleid.

Met een lage prioriteit in de Nederlandse politieke context is het milieubeleid niet *onbelangrijk*. Een ruime meerderheid zou een strenger milieubeleid willen, terwijl enig draagvlak voor een soepeler milieubeleid ontbreekt. De betrokkenheid van burgers bij het milieu is even sterk als begin jaren '90.

Hoe kan dit draagvlak voor milieubeleid het beste worden benut? In de eerste plaats kan in de communicatie van milieubeleid worden aangehaakt bij wat verschillende groepen burgers belangrijk vinden. Daarnaast dienen kan door het intelligent kiezen van milieu-maatregelen de weerstand tegen deze maatregelen worden beperkt.

### 5.2 De verbredingsstrategie

De verbredingsstrategie heeft als doelstelling een verbreding van het milieudraagvlak door in te spelen op de maatschappelijke agenda en de waarden die mensen belangrijk vinden.

#### *Inspelen op de burgersegmentatie van de bevolking*

Door een gedifferentieerde communicatie-aanpak kan het milieubeleid gekoppeld worden aan behoeften en waarden van verschillende burgersegmenten. Een voorbeeld: milieubeleid, gericht op het segment 'behoudenden' dient in te spelen op 'zekerheid voor het gezin, nu en in de toekomst'. Daarbij dient de stijl van de afzender als daadkrachtig en betrouwbaar ervaren te worden die 'op een verstandige manier doet wat nodig is', zonder koehandel en compromissen.

### 5.3 Linksom en rechtsom voor verbreding van het draagvlak

De milieubetrokkenheid is het sterkt in wat wij hebben beschreven als het segment geëngageerden. Zij zijn de tegenpool van de nationalisten, bij wie milieubetrokkenheid het laagst is.

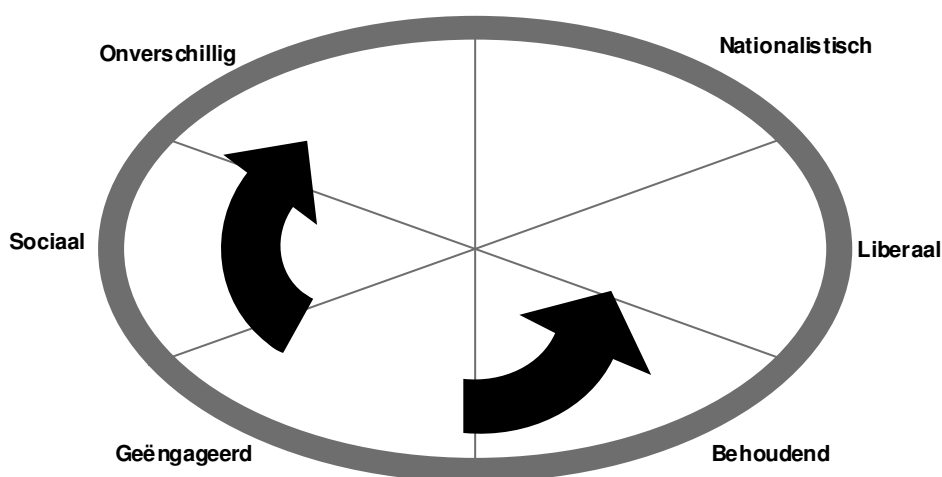
De nationalisten zijn voor het milieubeleid waarschijnlijk een praktisch onbereikbare groep. Wellicht zijn ze als actieve tegenstanders te kenmerken.

Voor een verbreding van het draagvlak kunnen we vanuit de groep geëngageerden linksom en rechtsom zoeken naar aansprekende waarden en maatregelen.

---

#### 45 | Verbreding van het draagvlak voor het milieubeleid

---



---

Daarbij zijn in zowel in de segmenten 'behoudenden' als de 'socialen' de waarden 'zekerheid voor het gezin' en 'betrouwbaarheid' belangrijk. Daarnaast zijn er natuurlijk duidelijke verschillen.

#### 5.3.1 Linksom

Een verbreding linksom, richting de socialen en mogelijk deels de onverschilligen moet milieubeleid koppelen aan onderlinge solidariteit, voor elkaar klaarstaan.

Bij de socialen is de betrokkenheid voor het milieu redelijk, bij de onverschilligen matig. Voor socialen kunnen dit waarden zijn als solidariteit (anderen elders en later niet met onze milieuproblemen opzadelen) en fatsoen. Voor dit segment moeten de kosten die gepaard gaan met milieubeleid worden beperkt, want milieubeleid mag niet ten koste gaan van de sociaal zwakkeren.

Gezien het belang van 'eigen problemen' voor de onverschilligen, is het belangrijk te benadrukken dat milieu ook dicht bij huis speelt. Daarnaast moet duidelijk worden gemaakt dat milieubeleid niet ten koste hoeft te gaan van koopkracht.

### **5.3.2 Rechtsom**

Een verbreding rechtsom, richting de behoudenden en de liberalen vraagt om aansluiting bij waarden zoals daadkrachtig leiderschap.

De behoudenden kunnen, naast 'zekerheid voor het gezin' en 'betrouwbaarheid', worden aangesproken op 'zorg voor de toekomst'. Voor de liberalen, die een sterke focus hebben op ambitie en comfort, is het belangrijk de associatie van milieubeleid met een verlies aan vrijheid te verbreken. Door het accent op innovatie te leggen kan duidelijk worden gemaakt dat milieubeleid kan leiden tot economische groei. Daarnaast kan worden benadrukt dat aandacht voor milieubeleid ook kan leiden tot een comfortabel leven: biologisch eten kan ook als een culinaire verfijning worden gezien.

### **5.3.3 Linksom én rechtsom?**

Het lijkt dus zinnig om naast een algemene beleidsmarketing een doelgroepmarketing te richten op twee segmenten: de socialen en de behoudenden. Bij overheidsmarketing is productdifferentiatie echter niet mogelijk en moet dus een optimaal pakket maatregelen worden gekozen dat in beide doelsegmenten het draagvlak doet stijgen. Differentiatie is in dit geval alleen mogelijk voor de communicatie van beleid naar de beide segmenten. Wanneer dus wordt gekozen voor verbreding naar de socialen en de behoudenden, linksom én rechtsom, moet een maatregelenpakket worden gekozen dat in beide segmenten goed ontvangen wordt.

## **5.4 De keuze van maatregelenpakketten**

Hoewel er draagvlak is voor milieubeleid, garandeert dit niet dat milieumaatregelen door burgers worden geaccepteerd. De aard van de maatregel speelt een cruciale rol bij de acceptatie, en lijkt veel belangrijker te zijn dat het belang van het vraagstuk dat ermee wordt opgelost.

Aan het simpelweg betalen voor de oplossing van milieuvraagstukken door middel van belastingverhoging of andere lastenverzwaringen geeft de burger geen steun. Men is gevoeliger voor meer gedifferentieerde maatregelen, waarbij er een keuze is tussen het kiezen voor milieuonvriendelijk gedrag en daar de kosten van dragen, of kiezen voor voordeliger milieuvriendelijker gedrag. Ook positieve neveneffecten van maatregelen (zoals bij autoluwe binnensteden) kunnen bijdragen aan een grotere acceptatie

Niets doen aan milieumaatregelen is voor de burger geen optie. Als burgers maatregelenpakketten moeten afwegen tegen "niets doen", kiest men eerder voor een pakket dan wanneer de maatregelen op zichzelf worden aangeboden. In overheidscommunicatie kan hieraan aandacht worden besteed (maatregelen zijn nooit leuk, maar nog altijd beter dan niets doen). Daarnaast kan aandacht voor de effecten van maatregelen hun draagvlak vergroten.

## **5.5 De uitvoeringskwaliteit is even cruciaal als de themakeuze**

Naast communicatie, is de uitvoerbaarheid van maatregelen belangrijk. In onze enquête worden er relatief vaak vraagtekens gezet bij de mogelijkheid om de voorgestelde maatregelen te handhaven. Als er maatregelen worden doorgevoerd, is het derhalve essentieel dat deze ook goed te controleren zijn.

Tot slot bevordert consistentie van beleid over de jaren de tevredenheid. Maatregelen die worden ingevoerd en weer snel afgevoerd schaden de geloofwaardigheid van het beleid. Nieuwe maatregelen hebben jaren nodig om een breed draagvlak te creëren en te behouden. Afschaffen van vertrouwd beleid (bijvoorbeeld afvalscheiding) is ook riskant voor het 'merk' milieubeleid.

## **5.6 Tot slot**

Door in te spelen op de verwachtingen van de burger en daarbij een gesegmenteerde strategie te ontwikkelen kan voor een maximaal haalbaar draagvlak worden gezorgd. Daarbij moet wel worden bedacht dat de overheid, anders dan marketeers in het bedrijfsleven, moet werken met maatschappelijke belangentegenstellingen. Uiteindelijk is het vellen van salomonsoordelen de core-business van de overheid.



## **Bijlagen**

## **Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording**

In deze bijlage wordt beschreven hoe de gegevens voor dit onderzoek zijn verzameld. Achtereenvolgens wordt daarbij ingegaan op de de gehanteerde methoden van dataverzameling, de methodologie en de respons.

### **TNS NIPObase**

Voor dit onderzoek zijn drie verschillende enquêtes uitgevoerd. In alledrie de gevallen zijn de gegevens verkregen door gebruik te maken van TNS NIPObase CASI (Computer Assisted Self Interviewing). Hierbij wordt gebruik gemaakt van een panel dat bestaat uit circa 120.000 huishoudens die over een pc beschikken en die zich bereid hebben verklaard met enige regelmaat aan onderzoek mee te werken. Met behulp van hun pc vullen de personen de aan hen elektronisch toegestuurde vragenlijsten in. Het panel is gespreid naar regio en stedelijkheid, en kan representatief naar de bekende achtergrondkenmerken worden uitgezet. De respons (circa 80% -90%) is vrijwel altijd zodanig dat slechts een kleine weging noodzakelijk is voor representativiteit. Bijkomende voordelen zijn dat geen fouten in de vragenlijst optreden (alle doorverwijzingen vinden automatisch plaats) en dat de veldwerkperiode beperkt is. Een nadeel van access panels kan zijn dat de respondenten in bepaalde opzichten selectief zijn (pc-bezitters) en dat men enige ervaring heeft met het invullen van vragenlijsten. Bij TNS NIPOBASE is de selectiviteit beperkt omdat de panelleden geworven zijn via de traditionele methoden (schriftelijk, mondeling en telefonisch). Er is extra geworven onder groepen waar de computerpenetratie relatief gezien lager ligt, zoals onder ouderen of lager welstandigen. Dit alles om verzekerd te zijn van een socio-demografisch evenwichtige opbouw van het panel. Er is dus niet geworven via het internet. Om de kwaliteit van de data te waarborgen en de loyaliteit van de panelleden te verhogen, worden de informatieleveranciers beloond voor hun deelname aan het onderzoek.

### **Methodologie**

Bij elk van de drie enquêtes is een andere methode van onderzoek toegepast, die onderstaand wordt besproken.

#### **Enquête 1: Needscope**

Bij de eerste enquête is gebruik gemaakt van Needscope. Bij deze onderzoeksmethode worden behoeften van consumenten in een bepaalde categorie gerelateerd aan allerlei eigenschappen van merken. Ten behoeve van dit onderzoek is het model toegepast op overheidsbeleid.

Een belangrijke eigenschap van Needscope is het gebruik van projectieve technieken bij de vraagstellingen. Er worden geen directe vragen gesteld, maar de respondent praat projectief over de passendheid van bepaalde eigenschappen en onderwerpen bij bepaalde typen mensen. Door deze werkwijze wordt sociale wenselijkheid omzeild. Men spreekt

uiteindelijk indirect over zichzelf zonder dit zelf bewust te zijn. Het Needscope-onderdeel is in twee fasen uitgevoerd: een kwalitatieve voorfase en een kwantitatieve vervolgfase. Projectieve technieken worden zowel tijdens het kwalitatieve vooronderzoek als het kwantitatieve vervolgonderzoek toegepast.

#### *Kwalitatieve fase*

Om het Needscope model toepasbaar te maken op het onderhavige onderwerp, is gestart met een kwalitatieve fase waarin 20 respondenten worden ondervraagd aan de hand van een speciale Needscope vragenlijst. Tijdens deze interviews is het Needscope model op maat gemaakt voor toepassing op overheidsbeleid.

De single face to face interviews namen elk circa 90 minuten interviewtijd in beslag. Het veldwerk is in drie dagen uitgevoerd. De interviews zijn afgenomen bij TNS NIPO.

#### *Kwantitatieve fase*

Na de kwalitatieve fase is het onderzoek bij een grotere steekproef uitgevoerd. De structuur van deze fase is hetzelfde als bij de kwalitatieve interviews. Dat betekent dat ook hier met projectieve technieken wordt gewerkt, waarbij maatschappelijke vraagstukken, oplossingen, sociale waarden en eindwaarden met segmenten en politieke organisaties worden geassocieerd.

### **Enquête 2: conjunct-analyses en prijsmeters**

In de tweede enquête is gebruik gemaakt van *conjunct meten* en van *prijsmeters*. Met conjunct meten is het draagvlak voor de oplossing van specifieke milieuproblemen in kaart gebracht door burgers afwegingen te laten maken tussen verschillende maatregelen om een milieuvraagstuk op te lossen. Hierbij zijn telkens maatregelenpakketten aan respondenten voorgelegd, waarbij de aard en intensiteit van maatregelen varieerden. Gevraagd werd welk pakket de overheid wat de respondent betreft zou moeten doorvoeren.

Na afloop van het onderzoek is uit de afwegingen van respondenten de "utiliteit" van de maatregelen bepaald. Met speciale software kunnen maatregelenpakketten worden samengesteld en kunnen simulaties worden uitgevoerd, zodat kan worden bepaald hoe groot het voorkeursaandeel voor een bepaald maatregelenpakket tegenover een ander pakket, of tegenover "niets doen".

Voor een aantal milieuproblemen waren de maatregelen niet geschikt voor afname in een conjuncttaak. Bij deze maatregelen is met prijsmeters gewerkt.

Het Needscope-onderzoek en het conjunctonderzoek is bij dezelfde steekproef uitgevoerd (eerst Needscope, daarna conjunct), zodat de resultaten van beide enquêtes kunnen worden gekoppeld.

### **Enquête 3: Kansen en dilemma's voor milieubeleid**

In een derde enquête is bij een aparte maatregelen voor milieuvraagstukken "los" voorgelegd, zonder dat daarbij afwegingen hoefden te worden gemaakt. Voor elke maatregel is gevraagd naar begrijpelijk, ingeschatte effectiviteit en acceptatie. De resul-

taten van dit onderdeel gebruikten we om de resultaten van de conjunctmodule te verifiëren en te verklaren.

## Veldwerk en respons

Het veldwerk heeft plaatsgevonden in juli 2005. De respons van de verschillende steekproeven is in de onderstaande tabel weergegeven.

### 46 | Gegevens veldwerk

	Steekproef 1	Steekproef 2	Steekproef 3
Aantal benaderden	1140	847	558
Aantal geslaagd	813	667	413
Respons	71%	79%	74%
Gemiddelde duur vragenlijst	28 minuten	19,5 minuten	28 minuten
Start veldwerk	11-7-2005	18-7-2005	19-7-2005
Einde veldwerk	18-7-2005	25-7-2005	25-7-2005

Bij de eerste steekproef wijkt de 'n' in de tabellen in dit rapport soms af van 813. Dit komt doordat enkele vragen niet door iedereen beantwoord zijn. Ook bij de tweede steekproef wijkt de n af, doordat uitbijters die het simulatiemodel van de conjunctanalyse minder betrouwbaar maakten uit de steekproef zijn verwijderd.

In onderstaande tabel staan de achtergrondkenmerken van de ondervraagden weergegeven.

### 47 | Steekproefgegevens

	Norm (GFK 2004)	enquête 1	enquête 2	enquête 3
	%	%	%	%
<i>geslacht</i>				
• man	48,1	48,0	50,3	49,2
• vrouw	51,9	52,0	49,7	50,8
<i>leeftijd</i>				
• 18 t/m 29 jaar	19,5	17,2	16,9	16,1
• 30 t/m 39 jaar	21,5	18,8	19,3	20,9
• 40 t/m 49 jaar	19,5	18,7	19,0	18,7
• 50 t/m 64 jaar	22,9	27,2	26,5	27,3
• 65 jaar en ouder	16,6	18,1	18,4	17,0
<i>regio</i>				
• grote steden	15,5	11,3	11,9	14,9
• west	29,2	27,2	26,8	25,3
• noord	10,6	11,8	12,3	10,7
• oost	20,8	20,3	20,6	22,4
• zuid	23,9	29,4	28,4	26,7

	Norm (GFK 2004)	enquête 1	enquête 2	enquête 3
	%	%	%	%
<i>WIN segment</i>				
• zorgzamen	15,0	17,1	17,2	13,6
• behoudenden	16,0	15,6	15,9	13,9
• genieters	11,0	9,6	9,4	11,5
• evenwichtigen	22,0	22,5	21,6	21,6
• luxezoekers	11,0	10,2	11,6	11,7
• zakelijken	8,0	7,7	7,1	7,5
• ruimdenkers	7,0	6,7	7,6	8,0
• geëngageerden	11,0	10,6	9,7	9,6

De achtergrondkenmerken bleken in hoge mate overeen te komen met het gemiddelde van de bevolking. Er is daarom geen herweging uitgevoerd.