

EnergieTransitie
Radarweg 60
1043 NT Amsterdam

TNO-rapport

www.tno.nl

TNO 2021 P10448

T +31 88 866 50 10

Draagvlak voor een persoonlijk emissiehandelssysteem

Resultaten van een vragenlijstonderzoek

Datum	juni 2021
Auteur(s)	J.V. Stam MPhil MSc (Jacqueline) Ir. J. Gerdes (Joost)
Aantal pagina's	34 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	2
Projectnaam	KIP2020 Lifestyle Change
Projectnummer	060.42854

Met dank voor de waardevolle bijdragen aan het onderzoek door Lieke Dreijerink en Geerte Paradies

Alle rechten voorbehouden.

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

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

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

© 2021 TNO

Samenvatting

Een persoonlijk emissiehandelssysteem

TNO heeft onderzoek gedaan naar een mogelijke opzet en het draagvlak voor een persoonlijk emissiehandelssysteem. Zo'n systeem kan een aanvulling zijn op bestaande beleidsmaatregelen om de broeikasgasemissies te verminderen. Voordat een dergelijk systeem overwogen wordt, is het van belang om het draagvlak bij de bevolking hierover te kennen. Hiertoe is een vragenlijst opgesteld. In januari 2021 hebben ruim 1200 panelleden meegedaan aan een vragenlijstonderzoek naar het draagvlak voor zo'n persoonlijk emissiehandelssysteem. In het systeem, dat is toegelicht in de vragenlijst, zou voor huishoudelijk energieverbruik, vlees, auto- en vliegreizen naast de gebruikelijke prijs in euro's ook een prijs in CO₂-punten worden bepaald. Huishoudens zouden beschikken over een bepaald aantal CO₂-punten. Het aantal punten wordt bepaald op basis van de huishoudensgrootte. Het voordeel van dit systeem is dat het totaal aantal punten en hiermee de CO₂-uitstoot tot een bepaalde hoeveelheid beperkt kan worden. Daarnaast zou het systeem een structurele gedragsverandering van consumenten kunnen stimuleren, wat, naast andere maatregelen zoals energiebesparing en het gebruik van hernieuwbare energie, een bijdrage kan leveren aan het halen van de klimaatdoelen.

Het gevonden draagvlak voor een persoonlijk emissiehandelssysteem

De resultaten van het onderzoek laten zien dat het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem matig is, zeker als het vergeleken wordt met andere maatregelen zoals energiebesparing en het inzetten van hernieuwbare energie. Het onderzoek biedt echter aanknopingspunten voor het ontwerpen van maatregelen gericht op gedragsverandering waar wel voldoende draagvlak voor is. De belangrijkste resultaten zijn:

- Voor energiebesparing en het gebruik van hernieuwbare energie is het draagvlak buitengewoon hoog, meer dan 90%
- Voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem en een vierde maatregel, CO₂-opslag onder zee, is veel minder draagvlak; ongeveer 40%.
- Het draagvlak voor het persoonlijk handelssysteem stijgt sterk onder de voorwaarde (die niet in het voorgestelde systeem zat) dat bedrijven meer voor CO₂-uitstoot gaan betalen dan ze nu doen. Onder die voorwaarde stijgt het draagvlak voor het persoonlijk emissiehandelssysteem tot 67%.

De mening over verschillende aspecten van het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem

- Het idee dat er iets moet gebeuren om klimaatverandering tegen te gaan wordt zeer breed gedragen, net als het idee dat gedragsverandering van consumenten kan helpen om klimaatverandering tegen te gaan.
- De keuzevrijheid binnen het voorgestelde systeem wordt positief ontvangen.
- Het meenemen van verwarming en elektriciteit, vlees en vervoer in het persoonlijk handelssysteem wordt minder positief ontvangen dan het systeem als geheel, hoewel alsnog circa de helft van de respondenten hier positief tegenover staat.
- De voorwaarden waaronder een handelssysteem wordt ingevoerd zijn van groot belang. Het gaat hier met name om het feit dat bedrijven ook meer zouden

moeten betalen voor CO₂-uitstoot dan ze op dit moment doen, en om de eerlijkheid van de verdeling van de punten, waarbij rekening gehouden dient te worden met lagere inkomensgroepen en kwetsbare mensen.

Afhankelijkheid van achtergrondkenmerken

- Er zijn sterke effecten voor stedelijkheid en opleidingsniveau te vinden. Bij mensen uit sterk stedelijke gebieden en/of met een hoog opleidingsniveau is er meer draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem.
- Er zijn minder sterke, maar nog steeds significante effecten voor leeftijd, geslacht en huishoudenssamenstelling. Onder jongeren en vrouwen is het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem groter dan onder respectievelijk ouderen en mannen. Wat betreft huishoudenssamenstelling: mensen met inwonende kinderen en een partner tonen minder draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem dan respectievelijk mensen zonder inwonende kinderen en zonder partner.
- In deze steekproef zijn er geen effecten gevonden voor inkomensniveau op het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem.

Houding ten opzichte van klimaat en leefstijl

- Er lijkt sprake te zijn van een samenhang tussen het draagvlak voor de verschillende maatregelen tegen klimaatverandering en voor het persoonlijk emissiehandelssysteem: bij respondenten die meer voor energiebesparing en hernieuwbare energie zijn is er ook meer draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem. Deze samenhang is er overigens niet voor het draagvlak voor CO₂-opslag onder zee.
- Zoals verwacht staan respondenten die zich meer zorgen maken over klimaatverandering ook positiever tegenover de verschillende klimaatmaatregelen.
- Ook bij leefstijl zien we verbanden met draagvlak voor de verschillende maatregelen. Respondenten die *minder* vlees eten en *minder* kilometers maken met de auto (privé) tonen *meer* draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem. Voor vliegen geldt juist het tegenovergestelde: respondenten die *meer* vliegreizen binnen Europa maken (privé) tonen *meer* draagvlak voor het handelssysteem.

Conclusie

Het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem is met steun van rond de 40% beperkt. Onder de aanvullende voorwaarde dat bedrijven meer betalen voor hun CO₂-uitstoot dan ze nu doen stijgt het draagvlak voor het systeem tot 67%. Een duiding van dit onderzoek staat in de publicatie “Draagvlak voor leefstijlbeleid tegen klimaatverandering” (TNO 2021).

Inhoudsopgave

	Samenvatting	2
1	Inleiding	5
2	Beschrijving van het persoonlijk handelssysteem	6
2.1	Een beperkte hoeveelheid verhandelbare emissierechten	6
2.2	Emissierechten voor elektriciteit, verwarming, vlees en vervoer.....	6
2.3	Gratis rechten voor huishoudens op basis van het emissiedoel voor 2030.....	7
2.4	Toelichting van het systeem in de enquête	7
3	Methode	9
3.1	Respondenten en weegfactor.....	9
3.2	De vragenlijst	9
3.3	Analyse van de resultaten	10
4	Mening over klimaatverandering en -maatregelen.....	11
4.1	Houding ten opzichte van klimaatverandering	11
4.2	Draagvlak voor maatregelen om CO ₂ -uitstoot te beperken.....	11
5	Draagvlak voor verschillende aspecten van het persoonlijk emissiehandelssysteem	13
5.1	De houding ten opzichte van gedragsverandering.....	13
5.2	Draagvlak voor producten en diensten in het persoonlijk emissiehandelshandelssysteem.....	13
5.3	Keuzevrijheid en financiële compensatie	15
5.4	De invloed van bijkomende voorwaarden op het draagvlak voor het invoeren van het persoonlijk emissiehandelssysteem	15
6	Draagvlak gerelateerd aan demografische kenmerken	17
6.1	Leeftijd en geslacht.....	17
6.2	Opleidingsniveau	18
6.3	Inkomen	19
6.4	Stedelijkheid	19
6.5	Huishoudenssamenstelling.....	19
7	Draagvlak gerelateerd aan leefstijl en houding ten opzichte van klimaatverandering.....	21
7.1	Draagvlak voor andere maatregelen	21
7.2	Houding ten opzichte van klimaatverandering	22
7.3	Leefstijl.....	23
8	Conclusie.....	25
	Referenties	26
	Bijlage(n)	
	A Vragenlijst met gewogen antwoorden (in %)	
	B Selectie uit antwoorden op de open vragen	

1 Inleiding

Een persoonlijk emissiehandelssysteem

Eerder onderzoek (TNO 2020) naar maatschappelijk draagvlak voor klimaat- en energiebeleid liet zien dat ruim 40% van de onderzoeksdeelnemers voorstander was van een maximum hoeveelheid CO₂-uitstoot voor huishoudens; minder dan 40% was hiertegen (de overigen antwoordden neutraal of “weet niet”). Om dit idee dichter bij een praktische uitwerking te brengen is in dit onderzoek een voorstel gedaan voor een persoonlijk emissiehandelssysteem. Hierin wordt voor huishoudelijk energieverbruik, vlees, en auto- en vliegreizen naast de gebruikelijke prijs ook een prijs in CO₂-punten bepaald. In dit systeem krijgt elk huishouden een aantal CO₂-punten. Dit aantal is gebaseerd op de gemiddelde consumptie van huishoudens van dezelfde grootte en voldoende voor het dagelijks levensonderhoud van zo'n gemiddeld huishouden. Bij meergebruik zou bijbetaald moeten worden, bij mindergebruik zou geld verdiend kunnen worden. Voordat een dergelijk systeem overwogen wordt is het van belang om de mening van de bevolking hierover te kennen. Hiertoe is een vragenlijstonderzoek uitgevoerd.

Scope van dit onderzoek

In dit onderzoeksproject hebben we het huidige draagvlak voor een persoonlijk emissiehandelssysteem in kaart gebracht. Hiertoe is een vragenlijst ontwikkeld, die afwisselend vraagt naar standpunten over de ernst en de oorzaak van klimaatverandering en uitleg geeft over het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem. De uitleg in deze vragenlijst is gericht op de klimaatafspraken, de belangrijkste bronnen van broeikasgassen en de werking van het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem.

Marktonderzoeksbureau I&O Research heeft deze vragenlijst in januari 2021 online uitgezet onder een representatieve steekproef van haar panel. In totaal hebben 1212 panelleden de vragenlijst ingevuld.

Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt de opzet van het persoonlijk emissiehandelssysteem beschreven. De methodiek achter de analyse van de vragenlijst is uiteengezet in Hoofdstuk 3. In Hoofdstuk 4 is te vinden wat de houding is ten opzichte van klimaatverandering en het draagvlak voor verschillende typen maatregelen tegen klimaatverandering. Het draagvlak voor verschillende aspecten van het persoonlijk emissiehandelssysteem wordt beschreven in Hoofdstuk 5. De relatie tussen draagvlak en demografische kernmerken wordt toegelicht in Hoofdstuk 6. In Hoofdstuk 7 wordt de relatie tussen draagvlak voor het systeem, leefstijl en de houding ten opzichte van klimaatverandering belicht. Hoofdstuk 8 rondt af met de conclusie.

2 Beschrijving van het persoonlijk handelssysteem

2.1 Een beperkte hoeveelheid verhandelbare emissierechten

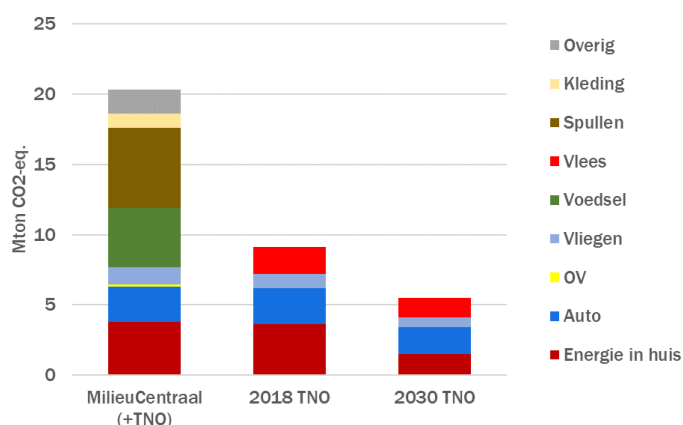
Bij de opzet van het onderzochte systeem heeft een aantal overwegingen meegespeeld. Een effectief persoonlijk emissiehandelssysteem moet een merkbaar effect hebben op de grotere emissieoorzaken. Die grote emissieoorzaken zijn bij consumenten energie in huis, vervoer, voedsel en consumentengoederen. Samen met een beperkt en in de loop der tijd dalend aantal rechten per jaar zou dit zorgen voor een voorspelbaar effect. De verwachting is dat dit, naast meer energiebesparing en hernieuwbare energie, zal zorgen voor een vermindering van activiteiten en een verschuiving naar minder emissie-intensieve activiteiten. Het systeem beoogt negatieve effecten voor lagere inkomensgroepen te voorkomen door gratis rechten uit te delen die genoeg zijn voor de jaarlijkse uitstoot van een gemiddeld huishouden, waarbij wordt gecorrigeerd voor de huishoudenssamenstelling. De impliciete aanname hierbij is dat bewoners van een huurhuis voldoende hebben aan de gratis rechten. Het aantal beschikbare rechten daalt van jaar tot jaar in lijn met het vastgestelde overkoepelende emissiedoel en de bijbehorende maatregelen die ervoor zorgen dat het emissiedoel gehaald wordt. Mensen hebben keuzevrijheid doordat ze meer rechten besteden aan het ene kunnen compenseren met minder besteden aan het andere. Emissierechten zijn bovendien verhandelbaar. Je kunt dus rechten kopen als je meer wilt doen wat emissies veroorzaakt, en kunt ze verkopen als je rechten overhoudt. De CO₂-prijs zal door de markt worden bepaald. De aanname die is gedaan voor 2030 is een prijs van 200 euro per ton.

2.2 Emissierechten voor elektriciteit, verwarming, vlees en vervoer

Vanwege de beperkte beschikbaarheid van gegevens dekken de in het onderzochte systeem meegenomen emissies niet alle aan consumenten toegerekende emissies. Meegenomen zijn drie van de vier grootste posten, namelijk energie in huis, vervoer (auto en vliegen) en vlees. Energie in huis is meegenomen in verband met een eerlijke berekening van de voetafdruk van huishoudens, en niet zozeer omdat er in huis door leefstijlverandering snel veel reductie is te behalen.

Consumentengoederen zijn niet meegenomen vanwege gebrek aan gedetailleerde gegevens over de emissies bij productie en transport ervan. Bij de auto zijn zowel privé als woon-werk kilometers meegenomen, en bij vliegen reizen voor werk en privé. Bij voedsel is uit praktische overwegingen alleen het eten van vlees meegenomen omdat dit daar de grootste bron van broeikasgassen is.

De figuur hieronder laat links alle emissies van een gemiddeld huishouden zien en daarnaast het deel dat in het voorgestelde systeem is meegenomen (46% in 2018). In 2030 is dat, aannemend dat het doel uit het Klimaatakkoord wordt gehaald, 34% doordat vooral de emissies van energie in huis dan sterk zijn afgenomen. Hierbij is aangenomen dat de emissies voor productie van consumentengoederen hetzelfde blijven.



Figuur 1. Totale emissies van een gemiddeld Nederlands huishouden van 2,2 personen (links) en de emissies die zijn meegenomen in het onderzochte persoonlijk emissiehandelssysteem (midden en rechts).

Bronnen: <https://www.milieucentraal.nl/klimaat-en-aarde/klimaatklappers/>, modelberekeningen TNO.

2.3 Gratis rechten voor huishoudens op basis van het emissiedoel voor 2030

Voor het bepalen van het totale energiegebruik van consumenten dat past bij het emissiereductiedoel voor 2030 is de situatie waarin alle maatregelen van het Klimaatakkoord worden uitgevoerd als uitgangspunt genomen. Het energiegebruik daarin is nog wat verlaagd om op een emissiereductie van 49% uit te komen. De emissies door de opwekking van elektriciteit van het net zijn hierbij aan consumenten toegerekend.

Om op basis hiervan de beschikbare emissies per gemiddeld huishouden te berekenen zijn als eerste de emissies door dit totale energiegebruik van alle consumenten en die door de vleesconsumptie opgeteld. Dit totaal is vervolgens gedeeld door het aantal huishoudens. Deze emissies komen overeen met het aantal gratis rechten dat het gemiddelde huishouden van 2,2 personen krijgt. Het werkelijke aantal gratis rechten per huishouden wordt aangepast aan het aantal leden van het huishouden.

2.4 Toelichting van het systeem in de enquête

We hebben een enquête uitgevoerd om de mening van Nederlanders over het beschreven systeem te peilen. Daarin is gevraagd naar de leefstijl op het gebied van wonen, autogebruik, vliegen en vlees eten zoals die was voor de coronapandemie. Tussen de verdere vragen door is het persoonlijk emissiehandelssysteem uitgelegd. Ook zijn de kosteneffecten voor een emissie-arm en een emissie-intensief huishouden beschreven bij de aangenomen prijs van 200 euro per ton. Daarbij is vermeld dat de prijs van de emissierechten in praktijk anders kan uitpakken, zonder uit te leggen hoe een beperkte en dalende hoeveelheid rechten in combinatie met vraag en aanbod leiden tot een CO₂-prijs.

Om de enquête eenvoudig te houden zijn het dalende emissieplafond, het feit dat de genoemde prijzen van emissierechten pas in 2030 zouden gelden en de reden voor het ontbreken van grote bedrijven in het systeem niet toegelicht. In het voorgestelde systeem zou het (indirect) opnemen van bedrijven weliswaar niet betekenen dat bedrijven emissierechten nodig hebben, maar als

consumentenproducten onder het systeem zouden vallen zouden consumenten wel emissierechten nodig hebben voor de aanschaf van die producten. Daardoor zouden bedrijven een stimulans krijgen om te investeren in minder CO₂-uitstoot bij de productie en om op die manier een bijdrage leveren aan emissiereductie. De reden voor het niet opnemen van consumentenproducten is het ontbreken van voldoende gegevens. De volledige vragenlijst en de uitkomsten zijn beschreven in Bijlage A.

3 Methode

3.1 Respondenten en weegfactor

Marktonderzoeksbureau I&O Research heeft de vragenlijst over het persoonlijk emissiehandelssysteem in januari 2021 online uitgezet onder een representatieve steekproef van haar panel. De steekproef bestond voor 53% uit mannen en voor 47% uit vrouwen. Hun opleidingsniveau varieerde van lager opgeleid¹ (22%), gemiddeld opgeleid² (39%) tot hoger opgeleid³ (39%). De woonregio's in Nederland omvatten Noord (10%), Oost (21%), West (46%) en Zuid (23%). De representatie van verschillende leeftijdsgroepen in de steekproef is weergegeven in onderstaande tabel. In totaal hebben 1212 panelleden de vragenlijst ingevuld.

Tabel 1. Leeftijdverdeling van de steekproef

Leeftijdscategorie	%
18 t/m 29	16
30 t/m 39	15
40 t/m 49	9
50 t/m 64	34
65 t/m 79	25
80+	1

Omdat de samenstelling van de steekproef op deze variabelen (geslacht, opleiding, regio en leeftijd) niet geheel representatief was voor de Nederlandse samenleving, is een weegfactor toegepast. Deze weegfactor varieerde van 0,43 tot en met 2,07. De samenstelling van de Nederlandse samenleving is door I&O Research gebaseerd op actuele CBS cijfers.

3.2 De vragenlijst

De vragenlijst bestond grofweg uit vier delen (zie bijlage A). Allereerst werd de houding ten opzichte van het klimaat en klimaatbeleid uitgevraagd. Hier ging het zowel over de overtuiging dat het klimaat verandert, de oorzaken daarvan als over de urgentie om er iets aan te doen. Vervolgens werd een aantal vragen gewijd aan leefstijl, aan vlees eten en aan vervoer (per vliegtuig en auto). Ten derde werd, na toelichting over broeikasgassen en de principes van het handelssysteem, gevraagd naar draagvlak voor de verschillende aspecten van het handelssysteem: de keuzevrijheid, de diensten en producten die onderdeel worden van het systeem en de voorwaarden waaronder een dergelijk systeem zou kunnen worden ingevoerd. Tot slot werd draagvlak voor verschillende klimaatmaatregelen uitgevraagd: energiebesparing, hernieuwbare energie, CO₂-opslag en het persoonlijk emissiehandelssysteem. In de uitleg werd summier aandacht besteed aan de eerste drie maatregelen.

¹ Geen onderwijs / basisonderwijs / cursus inburgering / cursus Nederlandse taal, LBO / VBO / VMBO (kader- of beroepsgerichte leerweg) / MBO 1 (assistentenopleiding), MAVO / HAVO of VWO (eerste drie jaar) / ULO / MULO / VMBO (TL of GL) / VSO.

² MBO 2, 3, 4 (basis beroeps-, vak-, middenkader- of specialistenopleiding) of MBO oude structuur (vóór 1998), HAVO of VWO (overgegaan naar de 4e klas) / HBS / MMS / HBO propedeuse of WO Propedeuse.

³ HBO (behalve HBO-master) / WO-kandidaats -of WO-bachelor, WO-doctoraal of WO-master of HBO-master / postdoctoraal onderwijs.

De vragenlijst bestond uit 48 gesloten vragen, waarvan 35 op een 7-puntsschaal beantwoord konden worden (helemaal mee oneens-helemaal mee eens; heel erg tegen-heel erg voor; heel erg weinig-heel erg veel). Tien vragen konden direct met een cijfer beantwoord worden (bijvoorbeeld: Hoeveel dagen per week eet u vlees?) en in drie vragen konden de deelnemers de verschillende maatregelen ordenen op verschillende criteria. Daarnaast waren er twee open vragen (over de grootste voor- en nadelen van het voorgestelde handelssysteem); deze waren facultatief.

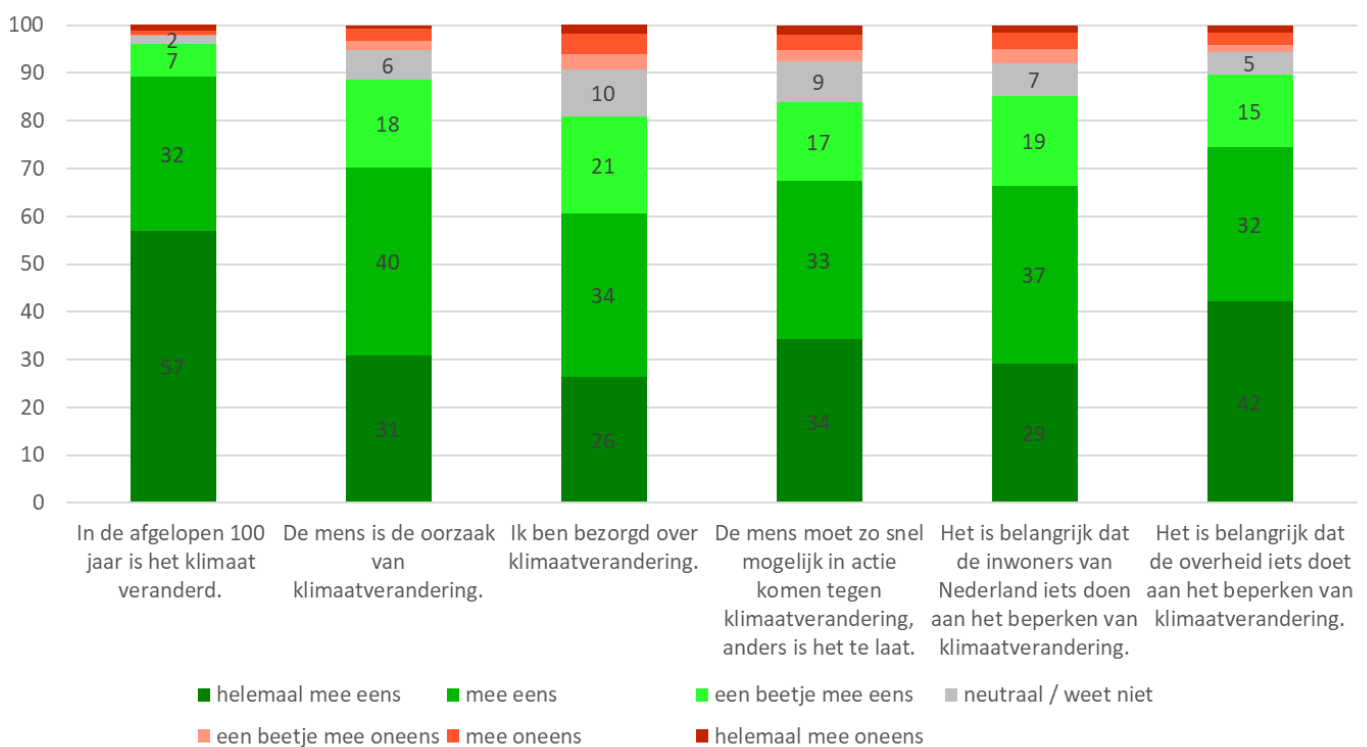
3.3 Analyse van de resultaten

De data van de vragenlijst zijn geanalyseerd met behulp van de statistische analysesoftware SPSS. Eerst worden de beschrijvende resultaten gepresenteerd. Hier gaat het om draagvlak voor de verschillende maatregelen en om de houding ten opzichte van het klimaat (Hoofdstuk 4), gevolgd door draagvlak voor de verschillende aspecten van het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem (Hoofdstuk 5). In Hoofdstuk 6 en 7 wordt het draagvlak voor de verschillende maatregelen gerelateerd aan achtergrondkenmerken van de respondenten, en aan leefstijl en houding ten opzichte van het klimaat. Bij alle analyses is de eerder genoemde weegfactor toegepast om een zo representatief mogelijk beeld van de inwoners van Nederland te verkrijgen.

4 Mening over klimaatverandering en -maatregelen

4.1 Houding ten opzichte van klimaatverandering

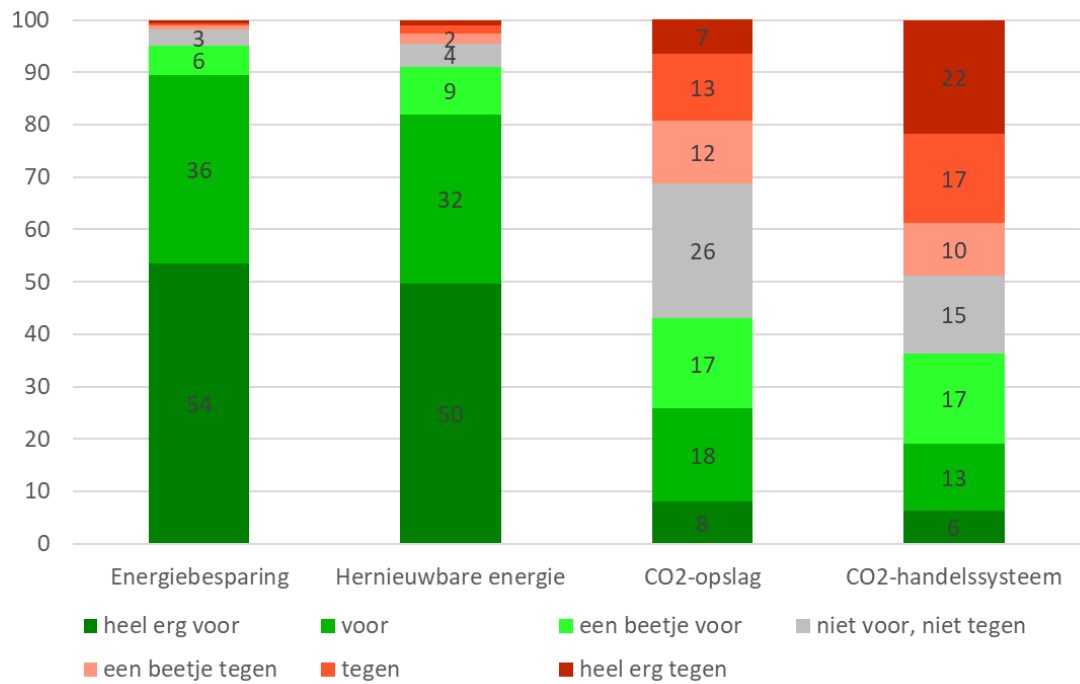
Een overgrote meerderheid van de respondenten lijkt zich bewust te zijn van klimaatverandering. 96% geeft aan dat het klimaat is veranderd; 89% dat dit door de mens is veroorzaakt. 81% geeft aan bezorgd te zijn over klimaatverandering (zie Figuur 2). Dit is een toename ten opzichte van november 2019: bij een soortgelijk onderzoek (TNO 2020) gaf 70% aan enige of veel zorgen over klimaatverandering te hebben. Ook het belang van in actie komen om de klimaatverandering te beperken, zowel door de Nederlandse overheid (90%) als door inwoners (85%), wordt door een overgrote meerderheid erkend.



Figuur 2. Houding ten opzichte van klimaatverandering.

4.2 Draagvlak voor maatregelen om CO₂-uitstoot te beperken

Het draagvlak voor de verschillende maatregelen om CO₂-uitstoot te beperken varieerde. Voor energiebesparing en hernieuwbare energie was het draagvlak aanzienlijk groter (respectievelijk 96% en 91% voor) dan voor CO₂-opslag en het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem (respectievelijk 43% en 36% voor; zie Figuur 3).



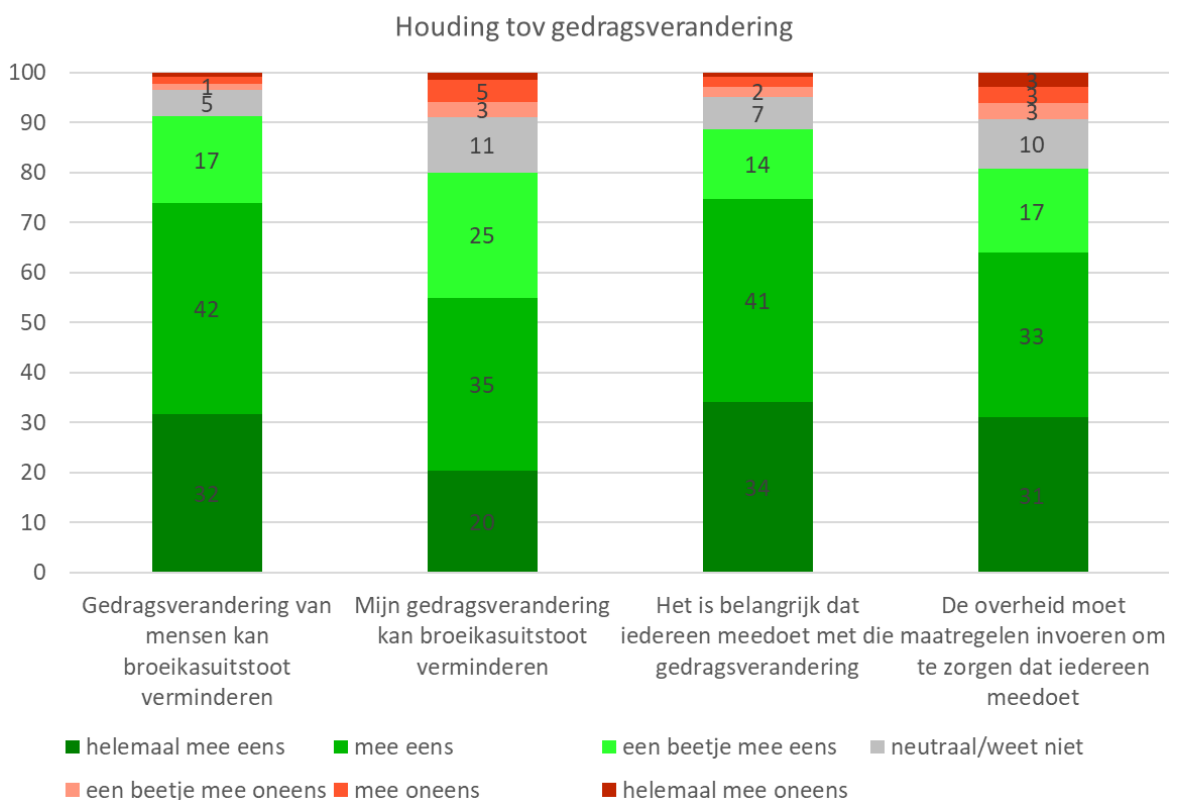
Figuur 3. Draagvlak voor verschillende klimaatmaatregelen.

5 Draagvlak voor verschillende aspecten van het persoonlijk emissiehandelssysteem

Om het beperkte draagvlak voor het persoonlijk emissiehandelssysteem te kunnen interpreteren zijn de meningen over en het draagvlak voor verschillende aspecten van het systeem nader onderzocht.

5.1 De houding ten opzichte van gedragsverandering

De mening over het effect en de noodzaak van gedragsverandering om broeikasgasuitstoot te verminderen, en de rol van de overheid daarin is zeer positief, met tussen 80% en 91% instemming, zie Figuur 4.



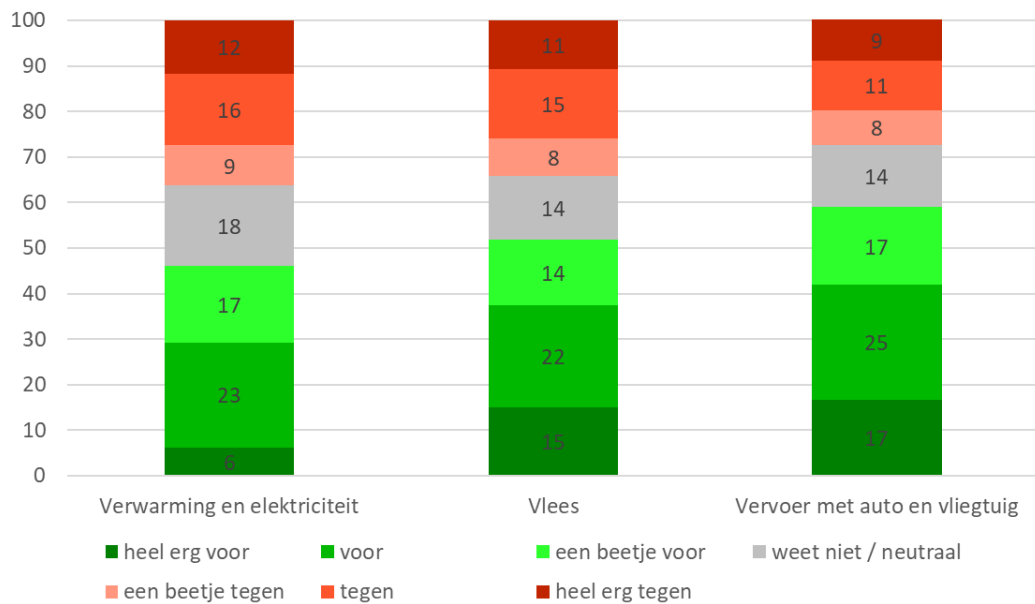
Figuur 4. Houding ten opzichte van gedragsverandering.

5.2 Draagvlak voor producten en diensten in het persoonlijk emissiehandelssysteem

Er is verschillend draagvlak voor de verschillende producten en diensten die in het voorgestelde systeem worden meegenomen. Voor vervoer is het meeste draagvlak; 59% is er voor om vervoer met auto en vliegtuig onderdeel te maken van het persoonlijk emissiehandelssysteem (zie Figuur 5). Voor verwarming en elektriciteit als onderdeel van het persoonlijk handelssysteem is het minste draagvlak (46% is voor).

Waar gedragsverandering als abstract begrip nog zeer breed gedragen wordt (zie paragraaf 5.1), is er minder draagvlak voor verandering van concrete gedragingen.

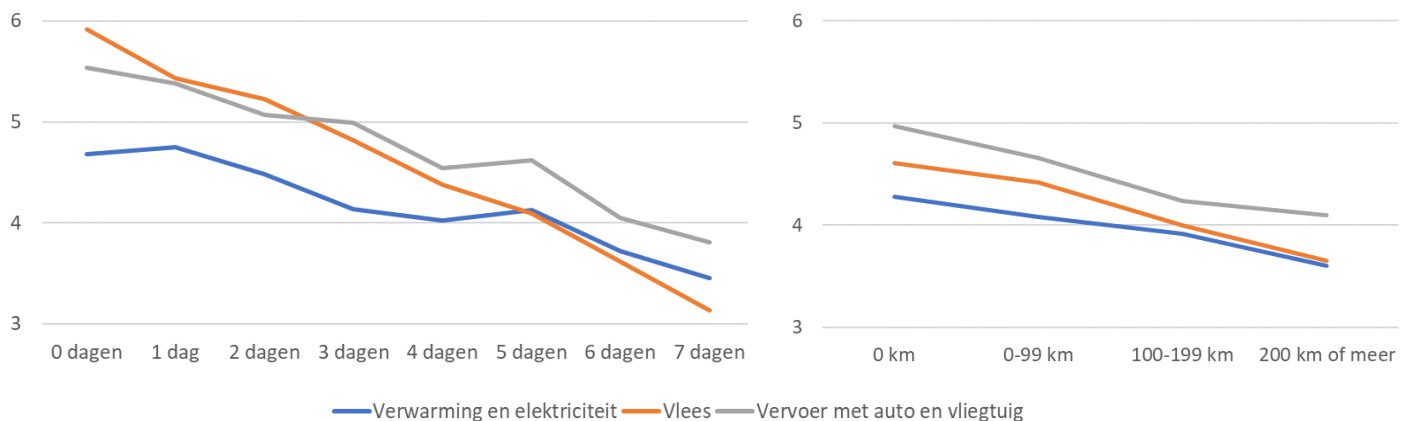
Dat zou te maken kunnen hebben met het feit dat deelname aan het voorgestelde systeem niet vrijwillig is maar verplicht.



Figuur 5. Draagvlak voor verwarming en elektriciteit, vlees en vervoer als onderdeel van het systeem.

We zien dat het draagvlak voor vlees en vervoer als onderdeel van het systeem sterk gerelateerd is aan de huidige leefstijl. Dit geldt zowel voor de directe verbanden als de overige verbanden: vlees eten is negatief gecorreleerd met het draagvlak voor het opnemen van vlees in het systeem, maar ook voor energie in huis en vervoer (zie Figuur 6).

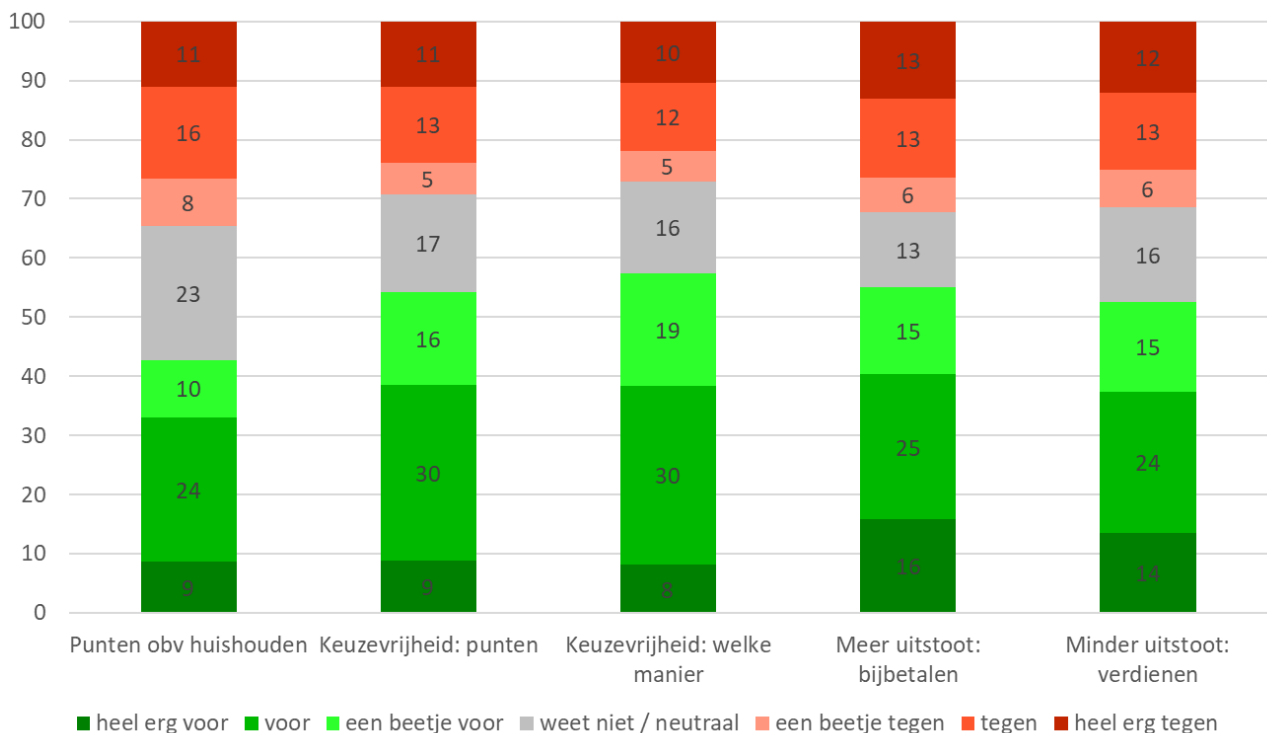
Hetzelfde, hoewel in minder sterke mate, geldt voor het aantal kilometers dat men gemiddeld in een auto rijdt: meer kilometers afleggen met de auto is gerelateerd aan minder draagvlak voor het opnemen in het systeem van zowel vervoer, vlees als energie in huis. Voor huishoudensgrootte en inkomen (waarvan te verwachten is dat het gerelateerd is aan het draagvlak voor verwarming en elektriciteit als onderdeel van het systeem) vinden we geen verbanden met draagvlak.



Figuur 6. Gemiddeld draagvlak voor de onderdelen van het systeem (y-as: 1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen a. het aantal keer dat respondenten per week vlees eten (x-as) en b. het aantal kilometer dat respondenten per week met de auto privé reizen (x-as).

5.3 Keuzevrijheid en financiële compensatie

Het draagvlak voor keuzevrijheid en financiële compensatie in de vorm van gratis CO₂-punten ligt boven de 50%, zie de rechter vier kolommen in Figuur 7. Opvallend is dat over de verdeling van de punten het meeste twijfel bestaat: 23% is neutraal of weet niet of het eerlijk is als ieder huishouden van dezelfde grootte evenveel punten krijgt (zie de meest linker kolom). Uit de open antwoorden blijkt ook dat er veel vragen bestaan over de eerlijkheid van de verdeling, vooral als het gaat om het ontzien van mensen in een sociaal zwakkere positie. Zie voor een selectie uit de antwoorden op de open vragen Bijlage B.



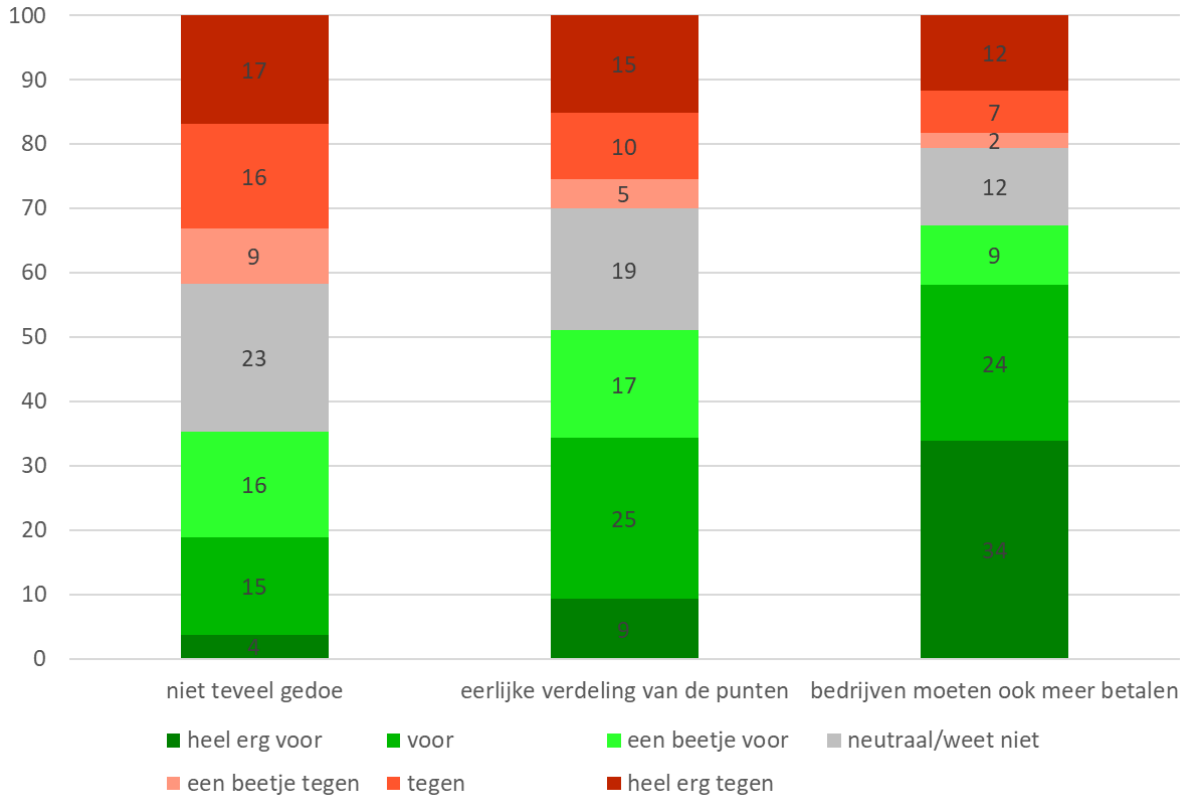
Figuur 7. Draagvlak voor de verdeling van de punten, keuzevrijheid en financiële compensatie.

5.4 De invloed van bijkomende voorwaarden op het draagvlak voor het invoeren van het persoonlijk emissiehandelssysteem

Vanwege de ingrijpende aard van het persoonlijk emissiehandelssysteem is ook onderzocht wat het draagvlak is onder verschillende bijkomende voorwaarden. Inzicht in de knelpunten is cruciaal voor het verdere ontwerp en communicatie over het eventuele uiteindelijke systeem. Uit deze vragen blijkt dat de gebruiksvriendelijkheid (35% is positief over het systeem als “het niet te veel gedoe is”, zie Figuur 8) een minder belangrijke voorwaarde is dan de eerlijkheid van de verdeling van de punten (51% is positief als de punten eerlijk verdeeld worden) en een grotere financiële bijdrage van bedrijven voor hun CO₂-uitstoot (67% is positief als grote bedrijven meer betalen dan ze nu moeten).

Ongeveer de helft van de deelnemers heeft antwoord gegeven op de open vraag onder welke voorwaarden zij voor de invoering van een persoonlijk handelssysteem zouden zijn. Veelgenoemde voorwaarden zijn deelname van grote bedrijven en

andere landen, en een verdeling van punten waarbij rekening wordt gehouden met inkomen, kwetsbaarheden (zoals de verplichting om voor werk of mantelzorg te reizen), of bijzondere omstandigheden (bewoners van huurhuizen die geen invloed hebben op isolatie en de verwarming). Dit kan worden samengevat als een algemeen gevoeld belang van eerlijkheid in een dergelijk systeem (of afkeer tegen oneerlijkheid), iets dat ook uit eerder onderzoek bleek (TNO 2020).



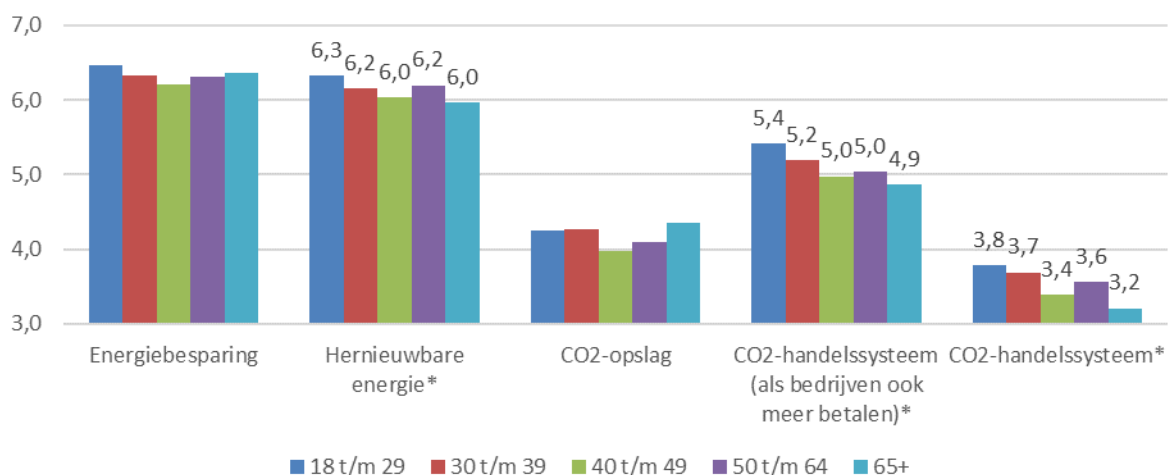
Figuur 8. Draagvlak voor invoering van het handelssysteem onder verschillende voorwaarden.

6 Draagvlak gerelateerd aan demografische kenmerken

In dit hoofdstuk gaan we in op de relatie tussen achtergrondkenmerken, zoals leeftijd, opleidingsniveau en leefstijl, en het draagvlak voor de verschillende klimaatmaatregelen. Het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijke emissiehandelssysteem is aanzienlijk groter als het wordt ingevoerd onder de voorwaarde dat bedrijven ook meer moeten betalen voor hun CO₂-uitstoot dan nu. Daarom wordt het persoonlijk handelssysteem onder deze specifieke voorwaarde apart meegenomen in de analyse.

6.1 Leeftijd en geslacht

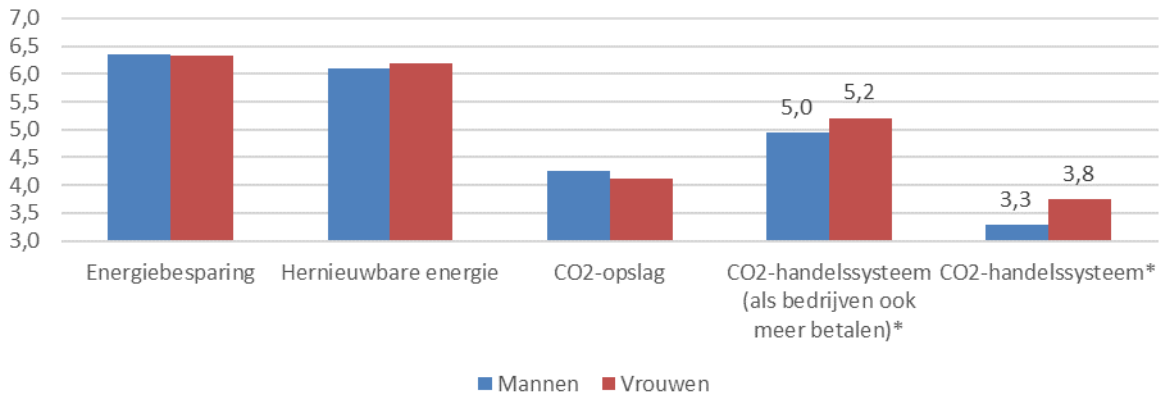
Hoewel de verschillen heel klein zijn, zien we enkele leeftijdseffecten in draagvlak voor hernieuwbare energie en voor het persoonlijk emissiehandelssysteem, zie Figuur 9. Het draagvlak onder jongeren (tot 30 jaar) is hoger dan onder ouderen (65+).⁴



Figuur 9. Gemiddeld draagvlak voor de verschillende maatregelen per leeftijdsgroep (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor). Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de oudste en de jongste groep.

Vrouwen en mannen tonen evenveel draagvlak voor energiebesparing, hernieuwbare energie en CO₂-opslag (zie Figuur 10). Voor het persoonlijk handelssysteem (als bedrijven ook meedoen) is er echter meer draagvlak onder vrouwen dan onder mannen.

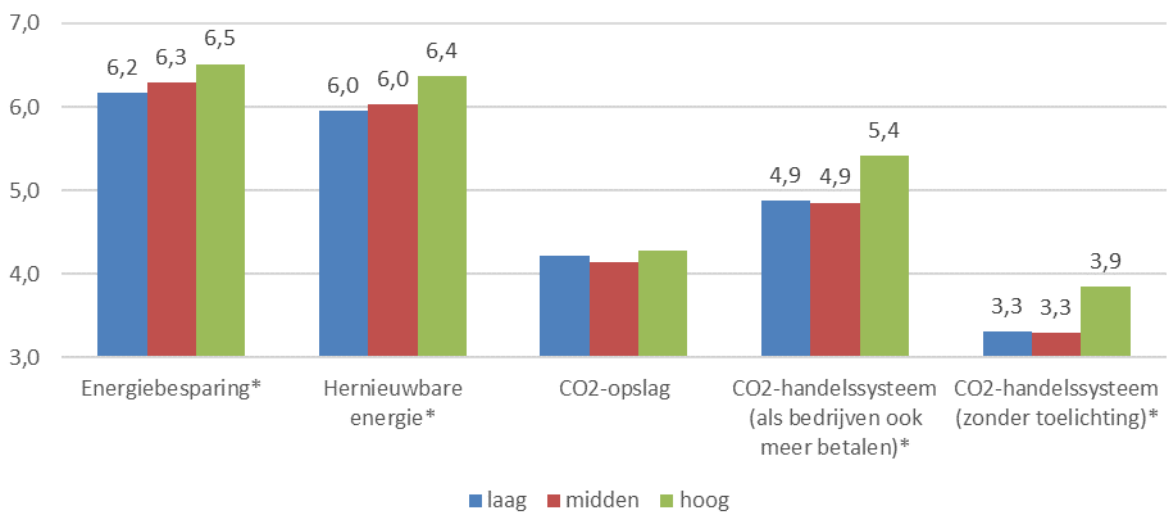
⁴ Ondanks de gebruikte weegfactor was het percentage respondenten van 80 jaar of ouder slechts 1,2% van de gehele groep, niet voldoende om een representatief beeld te geven van deze groep en significante verschillen te kunnen opmerken. Daarom worden alle respondenten van 65 jaar of ouder in één groep weergegeven.



Figuur 10. Gemiddeld draagvlak voor invoering van het persoonlijk handelssysteem onder mannen en vrouwen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor). Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen mannen en vrouwen.

6.2 Opleidingsniveau

Het draagvlak onder mensen met een hoog opleidingsniveau (HBO/WO) verschilt van dat onder mensen met een laag opleidingsniveau voor de maatregelen energiebesparing, hernieuwbare energie en het persoonlijk emissiehandelssysteem (zowel zonder genoemde extra voorwaarde als wanneer bedrijven ook meer betalen) (zie Figuur 11). Voor CO₂-opslag zijn er geen (significante) verschillen tussen de opleidingsniveaus. De eerder genoemde verschillen in draagvlak voor hernieuwbare energie en het persoonlijk handelssysteem tussen 30-minners en 65-plussers zijn overigens sterk verbonden met de hiergenoemde verschillen in opleidingsniveau. Dat komt door het hogere opleidingsniveau onder jongeren: van de 30-minners is 49% hoogopgeleid en 9% laagopgeleid; van de 65-plussers is 21% hoogopgeleid en 46% laagopgeleid. Uit de beschikbare gegevens kan worden opgemaakt dat zowel leeftijd als opleidingsniveau gerelateerd zijn aan draagvlak, en dat het effect van opleidingsniveau sterker is dan dat van leeftijd.



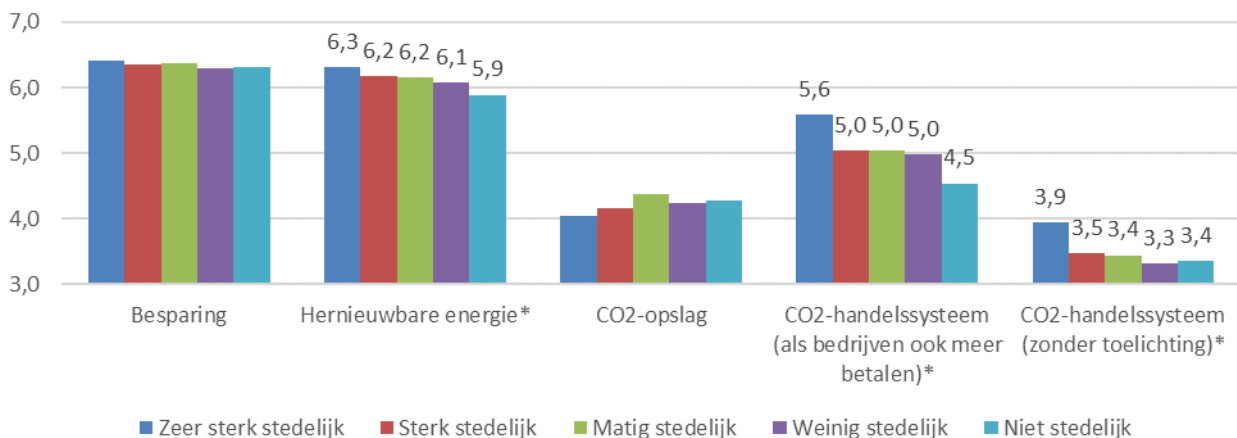
Figuur 11. Gemiddeld draagvlak verschillende klimaatmaatregelen per opleidingsniveau (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor). Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de hoogopgeleiden en de overige groep.

6.3 Inkomen

Draagvlak voor de verschillende maatregelen verschilt in deze steekproef niet voor verschillende inkomensgroepen. Dat geldt ook voor de houding ten opzichte van klimaatverandering.

6.4 Stedelijkheid

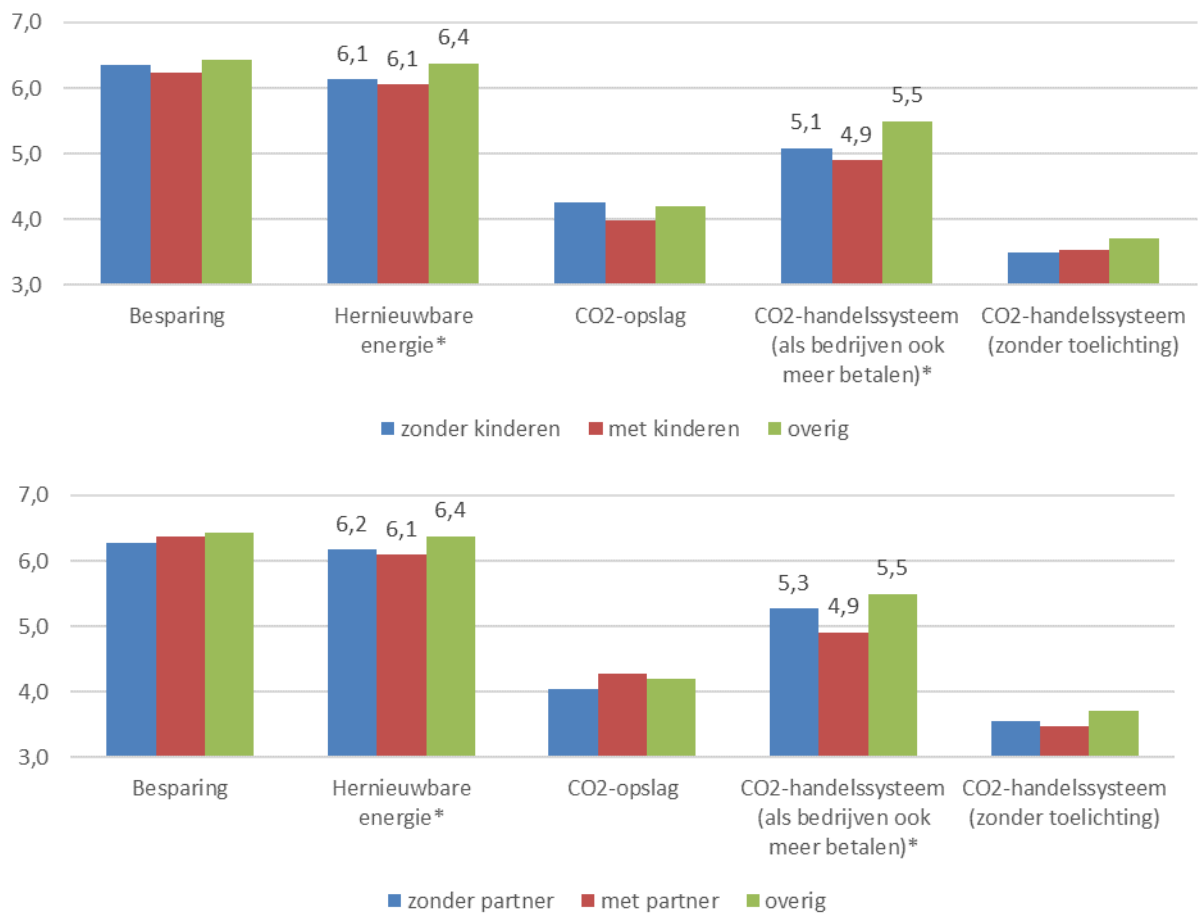
Het draagvlak voor energiebesparing en CO₂-opslag verschilt niet significant voor verschillende maten van stedelijkheid. Voor hernieuwbare energie en het persoonlijk emissiehandelssysteem, zowel met als zonder de voorwaarde dat bedrijven ook meer moeten betalen, geldt dat er meer draagvlak is in de (zeer) sterk stedelijke gebieden dan in de weinig/niet stedelijke gebieden (zie Figuur 12). Omdat stedelijkheid en opleidingsniveau sterk samenhangen, is gecorrigeerd voor opleidingsniveau in deze vergelijkingen. Ook na die correctie blijven de verschillen bestaan, waarbij in de zeer sterk stedelijke gebieden meer draagvlak is voor hernieuwbare energie en het persoonlijk handelssysteem dan in de minder stedelijke gebieden.



Figuur 12. Gemiddeld draagvlak verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen mate van stedelijkheid. Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen, ook na correctie voor opleidingsniveau.

6.5 Huishoudenssamenstelling

De invloed van huishoudenssamenstelling is ook onderzocht. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de situaties met en zonder inwonende kinderen (Figuur 13a), en met en zonder partner (Figuur 13b). Voor energiebesparing, CO₂-opslag en het persoonlijk emissiehandelssysteem (zonder aanvullende voorwaarde) bestond geen verschil tussen de groepen. Bij de overige groep (die heeft aangegeven bij ouders of "anders" te wonen), was het meeste draagvlak voor hernieuwbare energie en het handelssysteem (met de bijkomende voorwaarde: als bedrijven ook meer betalen). Verder viel voor het handelssysteem op (met de bijkomende voorwaarde: als bedrijven ook meer betalen) dat er bij mensen zonder thuiswonende kinderen meer draagvlak was dan bij mensen met thuiswonende kinderen; en bij mensen zonder partner was er meer draagvlak dan bij mensen met partner.



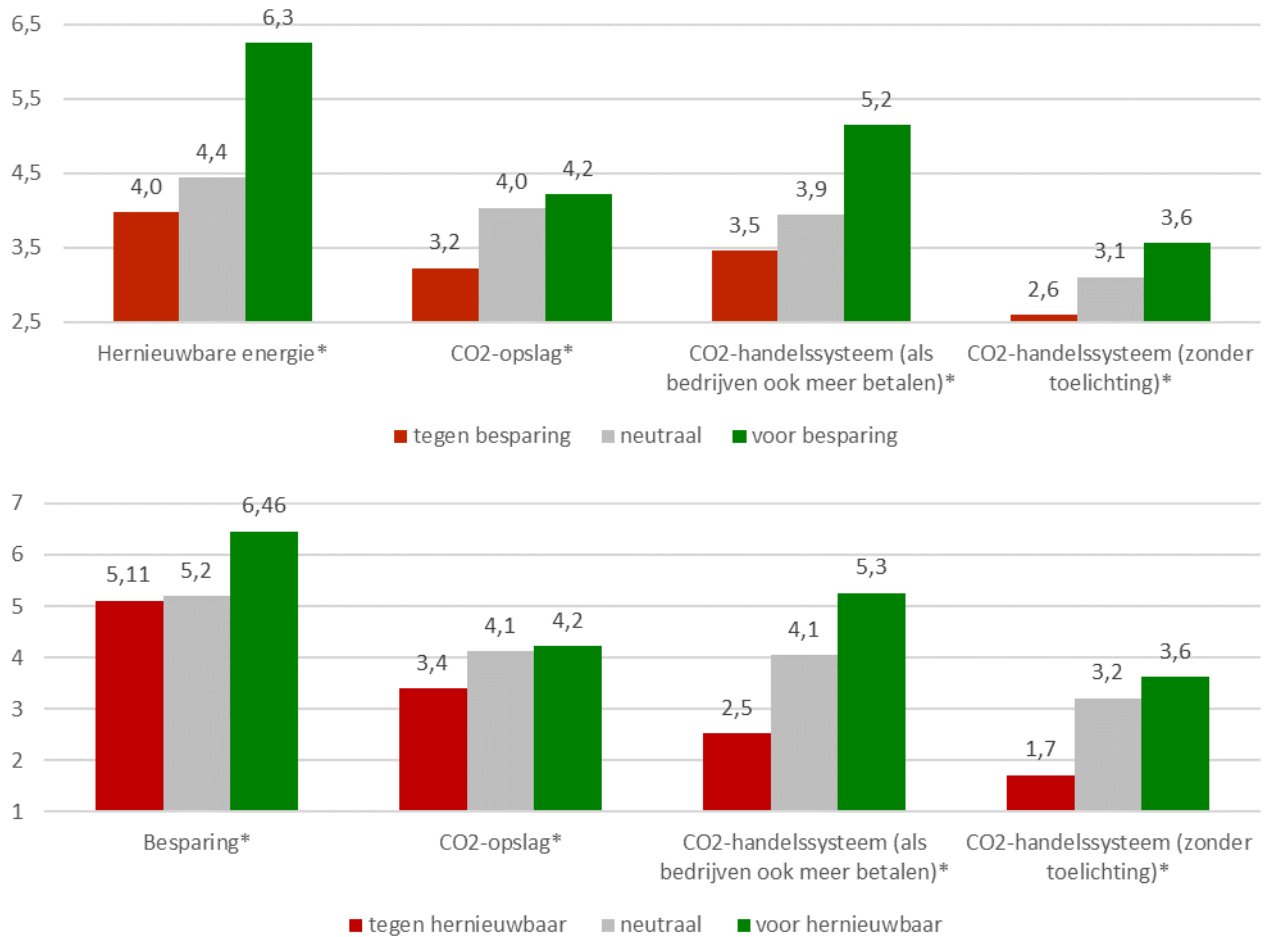
Figuur 13. Gemiddeld draagvlak verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen huishoudsamenstelling a) met/zonder kinderen en overig; b) met/zonder partner en overig. Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen.

7 Draagvlak gerelateerd aan leefstijl en houding ten opzichte van klimaatverandering

In dit hoofdstuk wordt geëxploreerd hoe de houding ten opzichte van klimaatverandering, andere klimaatmaatregelen dan het persoonlijk handelssysteem en (emissiegerelateerde) leefstijl samenhangen met het draagvlak voor de verschillende maatregelen.

7.1 Draagvlak voor andere maatregelen

Onder respondenten die voor energiebesparing of het gebruik van hernieuwbare energie zijn, is het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem ook groter, zie Figuur 14.



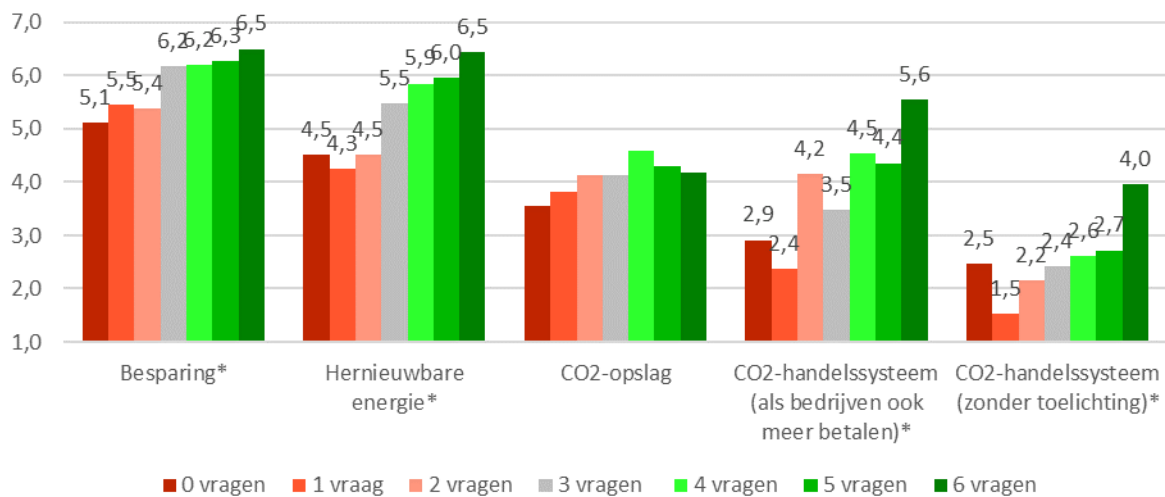
Figuur 14. Gemiddeld draagvlak verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen draagvlak voor a) energiebesparing en b) hernieuwbare energie. Getallen die zijn genoemd bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen.

7.2 Houding ten opzichte van klimaatverandering

Het draagvlak voor de verschillende maatregelen is sterk gerelateerd met de houding ten opzichte van klimaatverandering (zie Figuur 15). Deze analyse is gedaan aan de hand van de antwoorden op de vragen over klimaatverandering; zie Tabel 2. Omdat de antwoorden tussen deze zes vragen zeer sterk samenhangen is een algemene score bepaald op basis van het aantal vragen van deze zes dat positief is beantwoord (een beetje tot helemaal mee eens). Het wordt zichtbaar dat draagvlak voor alle maatregelen - behalve CO₂-opslag - samenhangt met de algemene houding ten opzichte van klimaat.

Tabel 2. Vragen over houding ten opzichte van klimaatverandering. Op basis van het aantal vragen van deze zes dat positief beantwoord is, is een algemene score bepaald.

1. In de afgelopen 100 jaar is het klimaat veranderd.
2. De mens is de oorzaak van klimaatverandering.
3. Ik ben bezorgd over klimaatverandering.
4. De mens moet zo snel mogelijk in actie komen tegen klimaatverandering, anders is het te laat.
5. Het is belangrijk dat de inwoners van Nederland iets doen aan het beperken van klimaatverandering.
6. Het is belangrijk dat de overheid iets doet aan het beperken van klimaatverandering.



Figuur 15. Gemiddeld draagvlak voor de verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen houding ten opzichte van klimaatverandering op basis van het aantal van de zes vragen uit tabel 2 dat positief is beantwoord. Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen. NB: de groepen die 0, 1 of 2 vragen positief hadden beantwoord bestonden uit respectievelijk 24, 43, en 39 respondenten. Deze groepen zijn zo klein dat de uitschieters niet significant zijn.

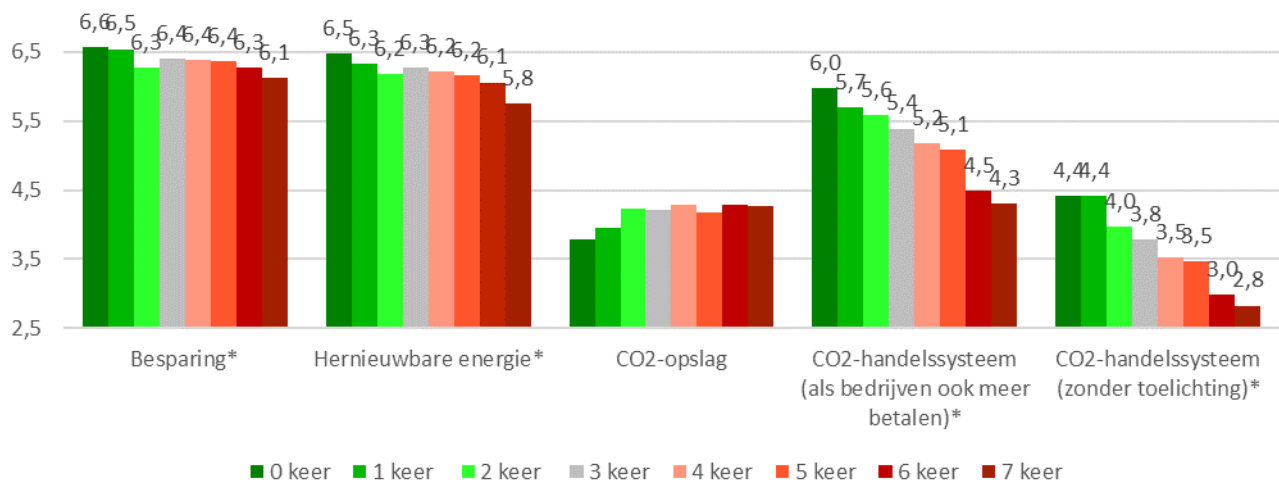
7.3 Leefstijl

Zoals eerder beschreven in paragraaf 5.2 zijn er verbanden tussen leefstijl (vleesconsumptie en privé-autokilometers) en steun voor de verschillende onderdelen van het handelssysteem. Deze verbanden zijn ook terug te vinden in het draagvlak voor de verschillende maatregelen. De vleesconsumptie is negatief gerelateerd aan draagvlak voor alle maatregelen behalve CO₂-opslag: er is meer draagvlak voor alle maatregelen behalve CO₂-opslag onder mensen die *minder* vlees eten (zie Figuur 16).

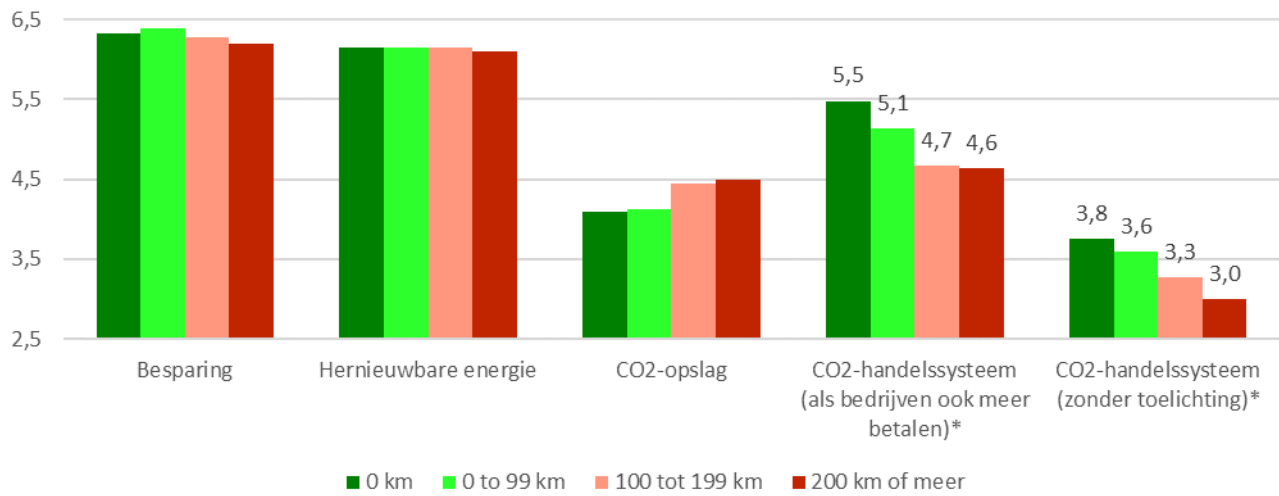
Leefstijl op het gebied van autovervoer toont een vergelijkbaar beeld: het draagvlak voor het persoonlijk emissiehandelssysteem is kleiner onder respondenten die meer kilometers in de auto maken (zie Figuur 17).

Daarentegen zien we dat het draagvlak voor niet alleen hernieuwbare energie maar ook voor het voorgestelde persoonlijk CO₂-handelssysteem *groter* is onder respondenten die *meer* vliegvluchten binnen Europa maken (privé) (zie Figuur 18). Om deze tegenstrijdigheid te begrijpen hebben we een extra analyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat respondenten die *meer* vliegen *meer* begaan zijn met klimaatverandering dan mensen die minder vliegen. Dit komt overeen met hun grotere steun voor het persoonlijk handelssysteem.

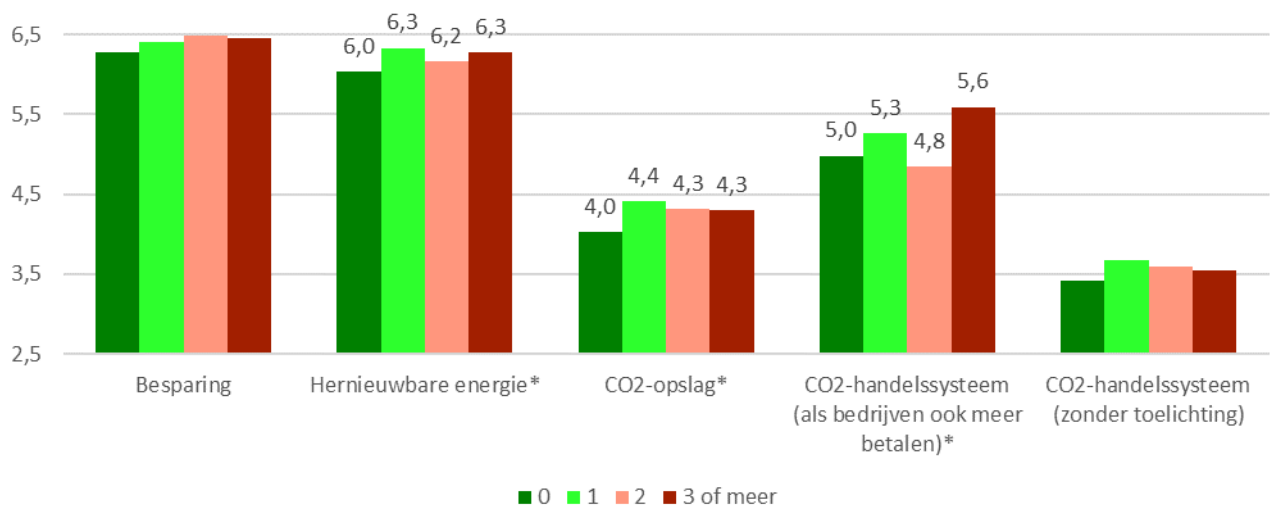
Verder zien we dat het draagvlak voor CO₂-opslag niet of nauwelijks gerateerd is aan leefstijl.



Figuur 16. Gemiddeld draagvlak voor de verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen het aantal keer dat respondenten per week vlees eten. Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen.



Figuur 17. Gemiddeld draagvlak voor de verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen het aantal kilometers dat respondenten per week voor privédoeleinden in een auto rijden. Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen.



Figuur 18. Gemiddeld draagvlak voor de verschillende klimaatmaatregelen (1 = heel erg tegen, 4 = neutraal, 7 = heel erg voor) uitgezet tegen het aantal vliegvluchten binnen Europa voor privédoeleinden. Getallen die zijn vermeld bij maatregelen met een "*" verschillen significant tussen de groepen.

8 Conclusie

Het draagvlak voor het voorgestelde persoonlijk emissiehandelssysteem is met steun van rond de 40% beperkt. Onder de aanvullende voorwaarde dat bedrijven meer betalen voor hun CO₂-uitstoot dan ze nu doen stijgt het draagvlak voor het systeem tot 67%. Een duiding van dit onderzoek staat in de publicatie “Draagvlak voor leefstijlbeleid tegen klimaatverandering” (TNO 2021).

Referenties

TNO (2020): Dreijerink, L en Peuchen, R.; Maatschappelijk draagvlak voor klimaat- en energiebeleid - Resultaten van een vragenlijstonderzoek; TNO 2020 P10030. <http://publications.tno.nl/publication/34636533/Bq83Sb/TNO-2020-P10030.pdf>

TNO (2021): Gerdes, J.; Draagvlak voor leefstijlbeleid tegen klimaatverandering; TNO 2021 M10799. <http://publications.tno.nl/publication/34638030/AXc2yE/TNO-2021-M10799.pdf>

A Vragenlijst met gewogen antwoorden (in %)

Welkom

Klimaatverandering komt veel in het nieuws. In veel landen worden er maatregelen genomen om klimaatverandering te beperken. Deze vragenlijst gaat over uw mening over deze maatregelen. Uw mening is belangrijk. Het maakt niet uit hoeveel u weet over klimaatverandering en over de manieren om klimaatverandering te beperken. Dit onderzoek wordt door I&O Research uitgevoerd in opdracht van TNO.

Hieronder staan uitspraken over klimaatverandering. Geef steeds uw mening aan over de uitspraken.

	<i>helemaal mee oneens</i>	<i>mee oneens</i>	<i>een beetje mee oneens</i>	<i>weet niet / neutraal</i>	<i>een beetje mee eens</i>	<i>mee eens</i>	<i>helemaal mee eens</i>
1. In de afgelopen 100 jaar is het klimaat veranderd.	1	1	0	2	7	32	57
2. De mens is de oorzaak van klimaatverandering.	1	3	2	6	18	40	31
3. Ik ben bezorgd over klimaatverandering.	2	4	3	10	21	34	26
4. De mens moet zo snel mogelijk in actie komen tegen klimaatverandering, anders is het te laat.	2	3	2	9	17	33	34
5. Het is belangrijk dat de inwoners van Nederland iets doen aan het beperken van klimaatverandering.	2	3	3	7	19	37	29
6. Het is belangrijk dat de overheid iets doet aan het beperken van klimaatverandering.	2	3	2	5	15	32	42
7. Ik zal er veel van merken als er maatregelen komen om klimaatverandering te beperken.	1	4	5	20	28	31	12

De volgende vragen gaan over uw eetgewoontes en reizen. Kies steeds het antwoord dat het best bij uw eigen situatie past. Let op: deze vragen gaan over de situatie vóór de coronacrisis.

	<i>0 dagen</i>	<i>1 dag</i>	<i>2 dagen</i>	<i>3 dagen</i>	<i>4 dagen</i>	<i>5 dagen</i>	<i>6 dagen</i>	<i>7 dagen</i>
8. Hoeveel dagen per week eet u vlees?	8	6	6	16	16	20	15	14
	<i>Ja</i>	<i>Nee</i>						
9. Heeft u een auto in bezit, of een auto die u kunt gebruiken wanneer u wilt?	82	18						
10. & 11. Hoeveel kilometer rijdt u ongeveer met de auto per week ...	<i>0 km</i>	<i>0-99 km</i>	<i>100-199 km</i>	<i>200-299 km</i>	<i>300-399 km</i>	<i>400-499 km</i>	<i>> 500 km</i>	
voor werk?	35	21	11	6	3	2	5	
privé?	17	61	15	5	1	1	1	
12. t/m 17. Hoe vaak per jaar ...	<i>0 keer</i>	<i>1 keer</i>	<i>2 keer</i>	<i>3 keer</i>	<i>4 keer</i>	<i>≥ 5 keer</i>		
gaat u met de auto op vakantie in Nederland?	35	33	19	8	3	3		
gaat u met de auto op vakantie buiten Nederland?	55	30	11	2	1	1		
maakt u vliegvluchten binnen Europa voor werk?	95	3	1	0	0	2		
maakt u vliegvluchten binnen Europa privé?	56	35	7	2	1	1		
maakt u vliegvluchten buiten Europa voor werk?	98	1	0	0	0	1		
maakt u vliegvluchten buiten Europa privé?	81	17	2	0	0	0		

Broeikasgassen

Er zitten steeds meer broeikasgassen in de lucht en het klimaat op de wereld verandert. Uit onderzoek blijkt dat die broeikasgassen de oorzaak zijn van klimaatverandering. Het belangrijkste en bekendste broeikasgas is CO₂. Dit is een gas dat ook van nature in de lucht voorkomt. Er komt extra CO₂ in de lucht bij de verbranding van fossiele brandstoffen, zoals steenkool, aardgas en aardolie (benzine en diesel). Deze brandstoffen worden gebruikt om "gewone" elektriciteit op te wekken, om huizen te verwarmen en om auto's te laten rijden. Een ander belangrijk broeikasgas is methaan. Koeien, varkens en kippen zorgen voor veel methaanuitstoot. De productie van vlees zorgt dus voor meer methaan in de lucht. De volgende vragen gaan over uw mening.

	<i>helemaal mee oneens</i>	<i>mee oneens</i>	<i>een beetje mee oneens</i>	<i>weet niet / neutraal</i>	<i>een beetje mee eens</i>	<i>mee eens</i>	<i>helemaal mee eens</i>
18. Als mensen hun gedrag veranderen kan dat ervoor zorgen dat er minder broeikasgassen worden uitgestoten.	1	1	1	5	17	42	32
19. Als ik mijn gedrag verander kan dat ervoor zorgen dat er minder broeikasgassen worden uitgestoten.	1	5	3	11	25	35	20
20. Het is belangrijk dat iedereen meedoet en zijn gedrag verandert om ervoor te zorgen dat er minder broeikasgassen worden uitgestoten.	1	2	2	7	14	41	34
21. Om ervoor te zorgen dat iedereen meedoet met de gedragsverandering moet de overheid maatregelen invoeren.	3	3	3	10	17	33	31

Klimaatplannen

Bijna alle landen vinden het belangrijk om iets aan klimaatverandering te doen. De Nederlandse overheid vindt dat ook. Daarom zijn er afspraken tussen landen gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. In Nederland moet de uitstoot van broeikasgassen in 2030 ongeveer de helft (namelijk 49%) minder zijn dan in 1990. De plannen om hiervoor te zorgen bestaan uit 3 delen:

- a. **Energiebesparing.** Dat betekent dat er minder energie wordt gebruikt. Voorbeeld: door een huis beter te isoleren is er minder energie nodig om het huis te verwarmen.
- b. **Hernieuwbare energie.** Het opwekken van “gewone” energie heeft veel broeikasgassen als gevolg. Opwekken van energie met windmolens en zonnepanelen heeft bijna geen broeikasgassen als gevolg. Deze energie noemen we hernieuwbare energie.
- c. **CO₂-opslag.** CO₂ kan in grote ruimtes worden opgeslagen, bijvoorbeeld in de bodem onder de zee. Dan komt het niet in de lucht.

Hiermee worden de doelen nog niet gehaald. Er moeten dus nog minder broeikasgassen worden uitgestoten. Dat kan door uitbreiding van de drie mogelijkheden die al genoemd zijn. Er zijn ook andere mogelijkheden. Een van die mogelijkheden is een CO₂-handelssysteem voor consumenten. **Zie de volgende pagina voor uitleg van het CO₂-handelssysteem.**

Wat is het CO₂-handelssysteem voor consumenten? Het CO₂-handelssysteem voor consumenten is een systeem dat nog niet echt bestaat. Het zou wel in de toekomst ontwikkeld kunnen worden. Wat hier beschreven staat is een voorstel. Het kan in het echt dus anders worden. Het systeem kan ervoor zorgen dat mensen vaker keuzes maken die zorgen voor minder broeikasgassen. In dit systeem zijn er punten voor gas en elektriciteit in huis, vlees, benzine en diesel en vliegtickets. Hoe werkt het?

- 1 punt staat gelijk aan 1 kilo CO₂-uitstoot. De uitstoot van methaan door vleesproductie wordt ook omgerekend naar CO₂-punten.
- Voor gas en elektriciteit in huis, vlees, benzine en diesel en vliegtickets betaalt u de gewone prijs in euro's. Daarnaast betaalt u ook met CO₂-punten.
- Ieder huishouden krijgt per jaar een bepaald aantal punten. Het aantal punten dat u krijgt hangt af van het aantal mensen in uw huishouden. Er is voor huishoudens van verschillende grootte berekend hoeveel punten er gemiddeld gebruikt worden. U krijgt het aantal punten dat gemiddeld past bij de grootte van uw huishouden.
- Als u punten overhoudt kunt u die verkopen. Als u punten tekort komt kunt u die bijkopen.
- Voor heel Nederland is er een vaste hoeveelheid punten beschikbaar. Als al deze punten gebruikt zijn, is bijkopen dus niet meer mogelijk.

De volgende vragen gaan over het systeem en verschillende kenmerken daarvan.

	<i>heel erg tegen</i>	<i>tegen</i>	<i>een beetje tegen</i>	<i>weet niet / neutraal</i>	<i>een beetje voor</i>	<i>voor</i>	<i>heel erg voor</i>
22. Wat vindt u van het idee van een CO ₂ -handelssysteem voor consumenten?	15	20	8	21	19	13	5
23. Verwarming en elektriciteit worden een onderdeel van het systeem. Wat vindt u ervan dat die onderdeel worden van het systeem?	12	16	9	18	17	23	6
24. Vlees wordt een onderdeel van het systeem. Wat vindt u ervan dat die onderdeel worden van het systeem?	11	15	8	14	14	22	15
25. Vervoer (met auto en vliegtuig) wordt een onderdeel van het systeem. Wat vindt u ervan dat die onderdeel worden van het systeem?	9	11	8	14	17	25	17
26. Ieder huishouden van dezelfde grootte krijgt evenveel punten. Wat vindt u ervan dat die onderdeel worden van het systeem?	11	16	8	23	10	24	9
27. In dit systeem kunt u zelf kiezen waaraan u meer, en waaraan u minder punten uitgeeft.	11	13	5	17	16	30	9
28. Met dit systeem kunt u zelf kiezen op welke manier u de uitstoot van broeikasgassen verlaagt.	10	12	5	16	19	30	8
29. Als u veel vlees eet, veel met auto of vliegtuig reist en veel energie gebruikt in huis, moet u bijbetalen.	13	13	6	13	15	25	16
30. Als u weinig vlees eet, weinig met auto of vliegtuig reist en weinig energie gebruikt in huis, kunt u geld verdienen.	12	13	6	16	15	24	14

De prijs van de punten staat nog niet vast. Alle voorbeelden in deze vragenlijst zijn berekend met een prijs die *ongeveer* de echte prijs zou kunnen worden.

Voorbeeld 1

Nadia woont alleen en krijgt 870 euro aan gratis punten per jaar. Ze woont in een appartement, eet geen vlees, rijdt geen auto en vliegt niet. Op deze manier houdt ze ongeveer 670 euro per jaar over. Wat vindt u van dit laatste bedrag?

Voorbeeld 2

Robin en Marijn en hun kinderen Kelly en Stephanie krijgen 1450 euro aan gratis punten per jaar. Ze wonen in een vrijstaande woning, eten elke dag vlees, rijden drie keer zoveel auto en vliegen vijf keer zoveel als gemiddeld (dat is net zo veel als 5 keer per jaar met het hele gezin naar Turkije). Op deze manier moeten ze ongeveer 1950 euro per jaar bijbetalen. Wat vindt u van dit laatste bedrag?

	<i>heel weinig</i>	<i>wenig</i>	<i>vrij weinig</i>	<i>weet niet / neutraal</i>	<i>vrij veel</i>	<i>veel</i>	<i>heel veel</i>
31. Wat vindt u van dit laatste bedrag? Voorbeeld 1.	4	6	11	43	19	12	6
32. Wat vindt u van dit laatste bedrag? Voorbeeld 2.	4	7	12	37	17	10	13
33. 100 km autorijden kost 3,70 euro aan CO ₂ -punten. Wat vindt u van deze prijzen?	1	4	10	46	16	11	12
34. Een vliegvakantie naar Zuid-Europa met twee personen kost 200 euro aan CO ₂ -punten. Wat vindt u van deze prijzen?	6	6	11	38	17	12	11
35. Een dag vlees eten kost voor twee personen 1 euro aan CO ₂ -punten. Wat vindt u van deze prijzen?	5	7	14	45	14	7	8
	<i>heel erg tegen</i>	<i>tegen</i>	<i>een beetje tegen</i>	<i>weet niet / neutraal</i>	<i>een beetje voor</i>	<i>voor</i>	<i>heel erg voor</i>
36. Het systeem wordt zonder extra voorwaarden ingevoerd. Wat vindt u van die invoering onder de genoemde voorwaarden?	21	22	12	24	10	9	2
37. Het systeem wordt ingevoerd als het niet te veel gedoe is. Wat vindt u van die invoering onder de genoemde voorwaarden?	17	16	9	23	16	15	4
38. Het systeem wordt ingevoerd als de punten eerlijk verdeeld worden. Wat vindt u van die invoering onder de genoemde voorwaarden?	15	10	5	19	17	25	9
39. Het systeem wordt ingevoerd als grote bedrijven ook meer moeten betalen (dan ze nu al moeten) voor extra CO ₂ -uitstoot. Wat vindt u van die invoering onder de genoemde voorwaarden?	12	7	2	12	9	24	34
40. Het systeem wordt onder een andere voorwaarde ingevoerd, namelijk... (open vraag)	Zie voor een selectie Bijlage B						

Vermindering CO₂-uitstoot Hoe minder broeikasgassen er in de lucht zitten, hoe minder de aarde verder zal opwarmen. U heeft nu gelezen over verschillende manieren om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Deze manieren zijn:

- a. **Energiebesparing.** Dat betekent dat er minder energie wordt gebruikt. Voorbeeld: door een huis beter te isoleren is er minder energie nodig om het huis te verwarmen.
- b. **Hernieuwbare energie.** Het opwekken van “gewone” energie heeft veel broeikasgassen als gevolg. Opwekken van energie met windmolens en zonnepanelen heeft nauwelijks broeikasgassen als gevolg. Deze energie noemen we hernieuwbare energie.
- c. **CO₂-opslag.** CO₂ kan in grote ruimtes worden opgeslagen, bijvoorbeeld in de bodem onder de zee. Dan komt het niet in de lucht.
- d. **CO₂-handelssysteem voor consumenten.** Iedereen krijgt een bepaald aantal punten om te besteden aan verwarming, vervoer, en vlees. Als je punten op zijn, moet je bijkopen, maar dat kost geld. En voor heel Nederland is er een beperkt aantal punten.

Sorteer nu steeds deze vier manieren op volgorde. Als u het niet zeker weet, maak de volgorde dan naar beste weten en kunnen.

		#1	#2	#3	#4
41. Van welke manier merkt u het minste?	Energiebesparing	20	16	31	33
	Hernieuwbare energie	11	44	36	9
	CO ₂ -opslag	42	27	18	12
	CO ₂ -handelssysteem	27	13	14	46
42. Welke manier werkt denkt u het beste?	Energiebesparing	41	28	15	15
	Hernieuwbare energie	29	40	24	7
	CO ₂ -opslag	11	20	37	32
	CO ₂ -handelssysteem	19	12	23	46
43. Welke manier vindt u het eerlijkst?	Energiebesparing	42	27	18	13
	Hernieuwbare energie	26	42	24	8
	CO ₂ -opslag	13	19	39	29
	CO ₂ -handelssysteem	19	12	19	50
44. Welke manier vindt u het beste?	Energiebesparing	46	31	13	11
	Hernieuwbare energie	30	44	20	7
	CO ₂ -opslag	10	16	41	33
	CO ₂ -handelssysteem	15	10	26	50

Om de klimaatdoelen te halen moeten er meerdere dingen worden gedaan. Het is nu nog niet helemaal duidelijk welke dingen dat zijn, en hoe uitgebreid die worden ingevoerd. Daarom vragen we naar uw mening over de verschillende mogelijkheden. Bent u tegen of voor deze manieren als deel van de aanpak van klimaatverandering?

	<i>heel erg tegen</i>	<i>tegen</i>	<i>een beetje tegen</i>	<i>weet niet / neutraal</i>	<i>een beetje voor</i>	<i>voor</i>	<i>heel erg voor</i>
45. Energiebesparing (bijvoorbeeld huizen beter isoleren).	1	1	1	3	6	36	54
46. Hernieuwbare energie (zoals wind- en zonne-energie).	1	2	2	4	9	32	50
47. CO ₂ -opslag (onder de bodem van de zee).	7	13	12	26	17	18	8
48. CO ₂ -handelssysteem voor consumenten (punten voor verwarming, vlees, en vervoer).	22	17	10	15	17	13	6
49. Wat is voor u het grootste nadeel van het CO ₂ -handelssysteem voor consumenten? (open vraag)	Zie voor een selectie Bijlage B						
50. Wat is voor u het grootste voordeel van het CO ₂ -handelssysteem voor consumenten? (open vraag)	Zie voor een selectie Bijlage B						

B Selectie uit antwoorden op de open vragen

De meningen over het voorgestelde emissiehandelssysteem lopen flink uiteen. Er waren enkele felle tegenstanders die hun mening duidelijk verwoordden bij de vraag onder welke voorwaarde men wel voor invoering van het systeem zou zijn. Een bloemlezing: "Onder geen enkele voorwaarde", "Als we allemaal zijn overleden", "Ik ben nooit voor het invoeren van zo'n raar systeem", "Invoeren na mijn dood a.u.b. Corruptie gevoelig systeem.", "Wat een afschuwelijk idee dit, echt walgelijk", "Onzalig plan", "Absoluut tegen, is idioot", "Belachelijk, begin er niet aan", "Ik ben TEGEN dit soort onzin, en kan beter emigreren naar Rusland", "Betuttelend", "Onuitvoerbaar", "Geen enkel nieuw debiel verwarrend systeem. Laat grote vervuilers zoals India en China aanpakken!", "Wat een gedoe voor een klein beetje winst", "Stupide, naïef en dom", "Lijkt op communisme, tegen liberale waarden van vrijheid", "Rompslomp, niet controleerbaar", "Gedrocht, onuitvoerbaar, buiten de realiteit", "Krankjorum idee hebben jullie niets anders te doen?", "Tegen deze vorm van levensbeperking", "Tegen belachelijk mogen wel zelf beslissen worden geleefd", "Luchtfietsrij", "Het systeem sucks".

Uit de open vragen kwamen ook interessante bevindingen over wat men ziet als voordelen van het persoonlijk handelssysteem. Bewustwording wordt vaak (door 22% van de respondenten) genoemd als voordeel van het persoonlijk handelssysteem: "Dat mensen geconfronteerd worden met hun eigen gedrag", "Dat mensen nu eindelijk met hun neus op de feiten worden gedrukt. Men leeft er maar op los. Ik heb wel een auto, maar waar ik rekening met 't milieu kan houden, doe ik dat ook. In tegenstelling tot anderen om me heen.", "Rijkere mensen stoten veel meer CO₂ uit dan arme mensen. Met grotere huizen, meerdere auto's en vaak vliegen. Door het op zo'n manier te belasten wordt dat zichtbaar", "Dat ze inzicht krijgen in hoeveel ze verbruiken en dat het wordt opgelegd. Ik ben bang dat als het vanuit de mens zelf moet komen het nog lang gaat duren.", "Dat mensen bewust worden hoe vervuilend bepaalde producten zijn, en daardoor gemotiveerd worden anders te leven", "Dat echt iedereen zich bewust wordt van dat het anders moet. En dat iedereen zo min of meer moet meewerken, of anders betalen en dat diegene die goed hun best doen ervoor worden beloond.", "Je ziet gelijk resultaat van je eigen handelen, dit werkt motiverend.", "Mensen worden gedwongen na te denken en bewuste keuze te maken". Naast eerlijkheid (de vervuiler betaalt en iedereen moet meedoen; door 14%) wordt ook effectiviteit vaak als voordeel genoemd (door 16%).

Ook is er twijfel of het systeem in praktijk echt eerlijk kan worden vormgegeven (21%). Een bezwaar dat soms wordt genoemd is dat men principieel tegen het handelen in emissierechten is ("Faliekant tegen een beloningssysteem"). Vaak genoemde belangrijke voorwaarden voor invoering zijn dat er een maximum aan het aantal bij te kopen rechten zou moeten komen of dat men dat alleen steunt met een sterk oplopende prijs bij aankopen, dat er rekening wordt gehouden met lagere inkomens, huurders (die hun woning niet zelf energiezuiniger kunnen maken) en mensen die door hun werk niet aan autorijden ontkomen. Men wil ook niet achteraf worden geconfronteerd met moeten bijbetalen.

Het "gedoe" dat invoering van het handelssysteem oplevert wordt relatief weinig als bezwaar genoemd (9%), net als onvrijheid (10%). Het op een andere manier beprijzen van broeikasgasemissies wordt door sommigen als beter alternatief genoemd.