Resultaten van een onderzoek naar de voorkeuren van Nederlanders voor maatregelen voor vervoer bij energieschaarste

Juli 2025

POPULYTICS
What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Auteurs

Toke van Telgen (toke@populytics.nl)
Charlotte Tuit

Datum

Juli 2025

Versie

Finale versie

Contact

Populytics b.v.
Strawinskylaan 339
1077 XX Amsterdam
info@populytics.nl
www.populytics.nl

@ Ziehoe

Samenvatting

Over het onderzoek: 2.725 inwoners dachten mee over maatregelen voor vervoer in tijden van energieschaarste

In Nederland verbruikt de mobiliteitssector veel energie. In de toekomst moet al deze energie schoon worden opgewekt. Als het zou voorkomen dat er te weinig schone energie is, kan de overheid maatregelen nemen om te zorgen dat auto's en vrachtwagens minder energie gebruiken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) wil de voorkeuren en het draagvlak onder inwoners onderzoeken voor theoretisch mogelijke maatregelen voor vervoer in tijden van energieschaarste. Om dit te onderzoeken heeft Populytics een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) uitgevoerd.

Voorkeuren onderzoeken via een PWE-onderzoek

Bij een PWE-onderzoek wordt een grote groep inwoners gevraagd om een keuze te maken tussen maatregelen die de overheid nu of in de toekomst ook zou kunnen overwegen. In dit onderzoek gaat die keuze over 10 maatregelen om energie te besparen voor vervoer. Deelnemers aan het onderzoek komen in een online omgeving waarin het keuzeproces van de overheid wordt nagebootst. Ze krijgen inzicht in de voor- en nadelen van de maatregelen en de doelen waar de overheid rekening mee moet houden. Op deze manier kunnen zij een weloverwogen advies uitbrengen over specifiek deze 10 maatregelen. In dit geval gaat het niet om een keuzeproces dat zich nu al voordoet of maatregelen die de overheid overweegt, maar om een theoretisch scenario.

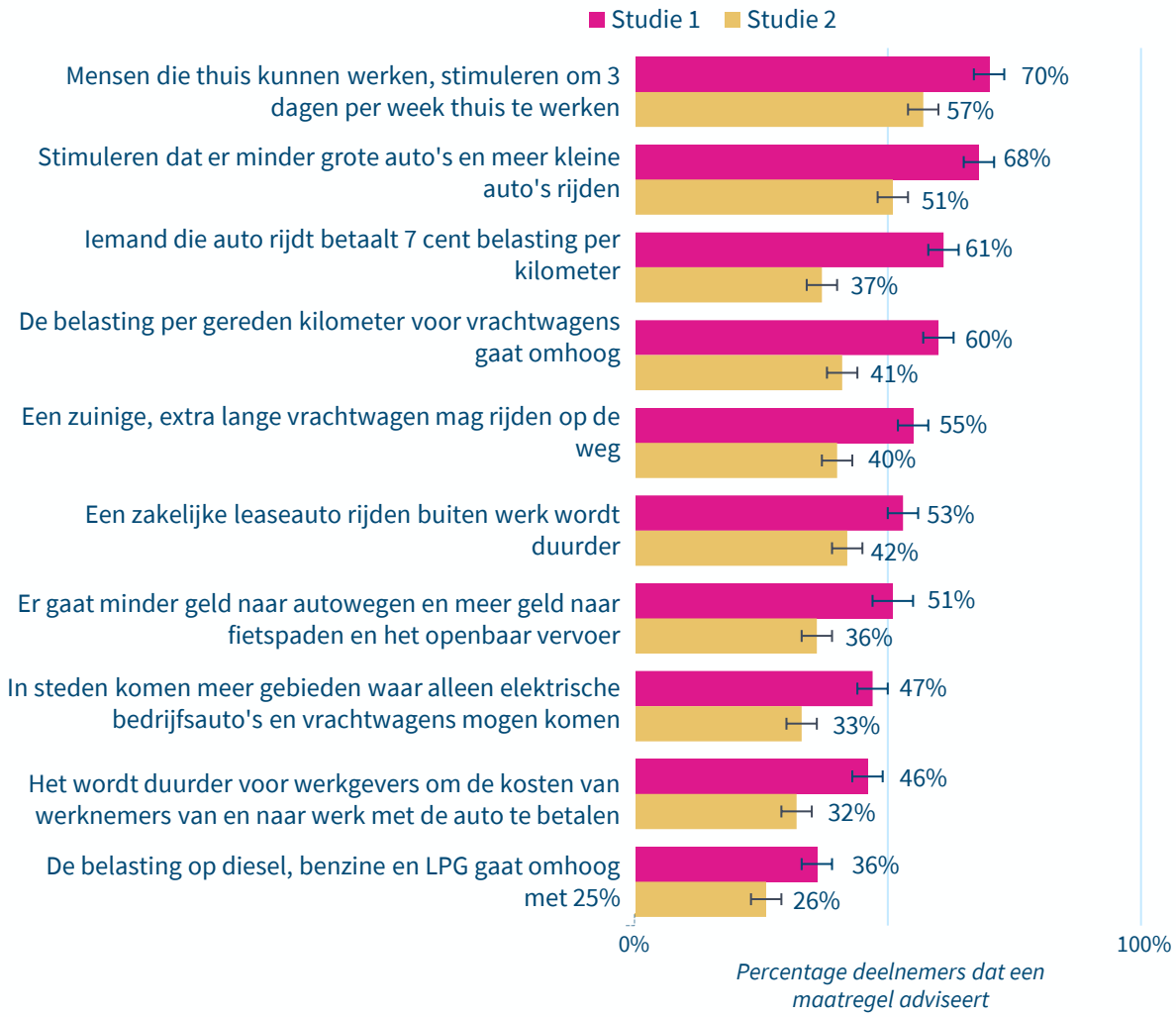
De PWE bestond uit twee studies die van elkaar verschilden in de mate waarin deelnemers verplicht werden om genoeg energie te besparen. Op deze manier is onderzocht wat het advies van deelnemers is als energiebesparing verplicht zou zijn (studie 1), maar ook wat het advies van deelnemers is als de energiebesparing niet verplicht zou zijn (studie 2). Dit laatste geeft meer inzicht in de voorkeuren van inwoners als er meer keuzevrijheid is.

Deelnemers

2.725 inwoners deden mee aan het onderzoek via een panel. Ze werden willekeurig toegewezen aan studie 1 of studie 2. Voor beide studies levert de groep deelnemers representatieve uitkomsten op voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau. Deelnemers zijn positief over het onderzoek: ze beoordelen het onderzoek gemiddeld met een rapportcijfer 7,7 en een meerderheid (77%) geeft aan dat ze het een belangrijk onderwerp vinden om hun mening over te geven.

Resultaten: gemiddeld veel inzet op stimulerende maatregelen, weinig inzet op verhoging van belasting voor brandstoffen met 25%

Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?



Over het advies van alle deelnemers

- De grafiek hiernaast toont de uitkomsten voor de twee verschillende studies. Studie 1 toont de keuze voor maatregelen bij een verplichting tot energiebesparing, studie 2 laat de keuzes zien bij de optionele energiebesparing.
- **Stimulerende maatregelen worden vaker geadviseerd dan de andere maatregelen.** De grafiek laat zien dat deelnemers het vaakst hebben gekozen voor de twee stimulerende maatregelen, waar de andere maatregelen normerend van aard zijn.
- **De maatregel *de belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%* wordt het minst vaak geadviseerd.** Deze wordt significant minder vaak gekozen dan rekeningrijden (7 cent belasting per kilometer), terwijl dit beide maatregelen zijn die kosten verhogen voor autogebruik. Als het gaat over maatregelen die autorijden duurder maken, hebben meer deelnemers dus een voorkeur voor rekeningrijden boven verhogen van belasting op brandstoffen.
- **Bij de meest gekozen én minst gekozen maatregelen zitten maatregelen voor personen-, goederen- en zakelijk verkeer.** Hoewel inwoners minder (directe) effecten kunnen ervaren van maatregelen voor goederenvervoer, is het niet zo dat zij deze vaker kiezen dan maatregelen voor personenvervoer. Zo wordt er relatief weinig gekozen voor het uitbreiden van Zero-emissie-zones (ZE-zones) in steden. En gaan de meest gekozen maatregelen over personenvervoer.

Resultaten: deelnemers halen het doel, ook als het niet verplicht is, maar zijn het onderling oneens over welke maatregelen het meest geschikt zijn

Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Motivaties achter de adviezen van deelnemers

- Na het geven van hun advies, konden deelnemers hun keuze motiveren.
- **Bij iedere maatregel zijn er deelnemers die aangeven dat de maatregel een goed idee is, en tegelijkertijd deelnemers die zorgen en bezwaren uiten.** En er zijn tegenstellingen zichtbaar tussen mensen die een maatregel wel of niet kiezen, bijvoorbeeld over of een maatregel effectief zou zijn. Iedere maatregel laat dus verdeeldheid onder deelnemers zien en er lijkt geen brede steun te zijn voor één of meerdere maatregelen.
- **Mensen kijken breder dan het energievraagstuk.** Naast het effect op energieverbruik, wijzen deelnemers bijvoorbeeld op effecten op gezondheid, het milieu of de verkeersdrukte.
- **Effectiviteit en kosten bij veel maatregelen genoemd als reden om deze wel of niet te kiezen.** Een deel van de mensen vindt het belangrijk dat een maatregel effectief (genoeg) is als deze ingevoerd wordt. Daarnaast wordt bij veel maatregelen verwezen naar hogere kosten (bijvoorbeeld voor automobilisten) als argument om de maatregel niet te kiezen.
- **Bij maatregelen die vrachtverkeer of de zakelijke sector raken, worden waarden als eerlijkheid en rechtvaardigheid vaker genoemd dan bij andere maatregelen.** Enerzijds motiveren deelnemers dat het rechtvaardig is als deze sectoren een grotere bijdrage (in energiebesparing of geld) leveren. Anderzijds vinden deelnemers dat het onrechtvaardig is om een probleem op te lossen met maatregelen die bedrijven raken.

Verschillen tussen studie 1 en studie 2

Gemiddelde inzet studie 1

27,9 PJ energie-besparing

Gemiddelde inzet studie 2

20,3 PJ energie-besparing

- Het verschil tussen studie 1 en 2 ging over of mensen verplicht waren energie te besparen (studie 1) of niet (studie 2).
- **In de studie met de optionele energiebesparing (studie 2) heeft 93% van de deelnemers toch maatregelen geadviseerd**, ook al waren zij niet verplicht om dit te doen. Meer dan de helft (55%) van de deelnemers aan studie 2 haalt het besparingsdoel.
- **In de studie met de optionele energiebesparing (studie 2) zijn alleen de stimulerende maatregelen door meer dan de helft van de mensen gekozen.** Dit betekent dat als het doel niet verplicht is, er voor 8 maatregelen geen meerderheid is die zich erin kan vinden.
- **Als mensen niet verplicht zijn energie te besparen (studie 2), wordt het rekeningrijden minder vaak gekozen**. Dit betekent dat meer deelnemers rekeningrijden acceptabeler vinden als er een verplichting is om energie te besparen.
- **In plaats van rekeningrijden, wordt in studie 2 gekozen voor het duurder maken van privé rijden.** De prioritering van de overige maatregelen blijft gelijk. Het lijkt er daarmee op dat als de energiebesparing verplicht is, mensen de voorkeur geven aan een grote maatregel die iedereen raakt (rekeningrijden). Zonder deze verplichting, geven mensen de voorkeur aan een maatregel die een selecte groep raakt (zakelijke lease).

Verdiepende analyse: er zijn vijf groepen die verschillen in de mate waarin ze het doel invullen en hoe ze dit doen

	1	2	3	4	5
Grootte van de groep	**32%**	**23%**	**21%**	**14%**	**10%**
Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	40%	51%	93%	83%	27%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	32%	60%	72%	89%	12%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	45%	60%	14%	43%	7%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	40%	30%	59%	61%	4%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	32%	14%	69%	79%	9%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	23%	30%	72%	78%	15%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	29%	26%	47%	72%	17%
In steden komen meer gebieden waar elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens…	29%	11%	50%	74%	4%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers […] te betalen	23%	20%	44%	63%	12%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	31%	28%	10%	48%	4%
Totale energiebesparing (Petajoule/jaar)	15,3	15,8	22,0	31,7	5,6

Legenda: 0% - 19% | 20% - 39% | 40% - 59% | 60% - 74% | 75% - 100%

% dat een maatregel adviseert

Verdieping op groepen met verschillende voorkeuren

- Met een verdiepende analyse is gekeken naar patronen in de data om voorkeuren onder deelnemers zichtbaar te maken. Dit is gedaan voor de studie waarin deelnemers niet verplicht waren om het doel te behalen (studie 2).

- **Twee groepen (groep 3 en 4) behalen volledig de energiebesparingsdoelstelling:**
  - Groep 3 (21%) kiest het aantal maatregelen dat nodig is om het doel te bereiken. De voorkeur gaat hierbij vooral uit naar maatregelen die gericht zijn op specifieke sectoren, zoals vrachtvervoer en zakelijke lease. Maatregelen die het personenvervoer duurder maken, krijgen minder steun.
  - Groep 4 (14%) kiest voor een brede inzet van vrijwel alle beschikbare maatregelen. Binnen deze groep is er echter relatief weinig voorkeur voor maatregelen die het autorijden duurder maken.

- **Twee andere groepen (groep 1 en 2) realiseren ongeveer 75% van de doelstelling:**
  - Groep 1 (32%) is onderling verdeeld over welke maatregelen het meest geschikt zijn. Er is geen duidelijke voorkeur, wat wijst op een spreiding in keuzes.
  - Groep 2 (23%) kiest vaker voor stimulerende maatregelen en voor rekeningrijden. Dit suggereert dat deze groep in het algemeen positiever staat tegenover rekeningrijden als beleidsinstrument.

- **Tot slot is er één groep (groep 5) die slechts 25% van de doelstelling behaalt:**
  - Groep 5 (10%) kiest weinig maatregelen en lijkt het erover eens dat het behalen van de volledige doelstelling niet noodzakelijk of haalbaar is met de beschikbare opties.

Conclusies

Inzet van deelnemers op maatregelen om energie te besparen met vervoer

- *Er is draagvlak om energie te besparen als de situatie daarom vraagt.* Dit onderzoek is uitgevoerd om inzicht te krijgen in voorkeuren van inwoners ten aanzien van energiebesparing door vervoer (mocht zich ooit een scenario voordoen waarin dit nodig is). De resultaten laten zien dat als dit scenario zich zou voordoen, meer dan de helft van de mensen voorstander is om de nodige energie te besparen met (een selectie van) de 10 vervoersmaatregelen uit dit onderzoek.

- *Hoewel het besparen van genoeg energie door vervoer op een meerderheid rekent, is er voor weinig maatregelen een meerderheid te vinden.* Uit het onderzoek blijkt dat er geen gedeelde voorkeur bestaat onder de deelnemers voor bepaalde maatregelen. Als de energiebesparing niet verplicht is (studie 2), worden alleen de stimulerende maatregelen door meer dan de helft van de mensen gekozen. En ook bij die maatregelen blijkt uit de motivaties dat een deel van de mensen daar zorgen en bezwaren bij hebben, zoals de negatieve effecten van thuiswerken op de mentale gezondheid en productiviteit van medewerkers.

- *Iedere maatregel laat aanleiding zien tot weerstand als deze ingevoerd zou worden, als er sprake is van een energietekort voor vervoer.* Bij iedere maatregel zien we een of meerdere groepen deelnemers die de maatregel graag willen inzetten en een of meerdere groepen deelnemers die dit liever niet willen. De voorstanders voor de maatregelen zien positieve effecten, terwijl de tegenstanders bezwaren hebben. Dit betekent dat iedere maatregel op weerstand kan stuiten als deze ingevoerd zou worden.

- *Hoewel de voorkeuren ten aanzien van maatregelen onder deelnemers verdeeld zijn, wordt er het minst ingezet op het duurder maken van de belasting op diesel, benzine en LPG met 25%.* Bij deze maatregel geldt, net als bij veel andere maatregelen, dat effectiviteit en kosten een rol spelen in de overwegingen van deelnemers. Deze maatregel leidt tot zorgen over de betaalbaarheid en wordt door een deel van de deelnemers als mogelijk ineffectief gezien.

Specifieke voorkeuren onder deelnemers

- *Als de energiebesparing verplicht is, kiezen mensen vaker voor grote maatregelen die iedereen raken.* Zo wordt rekeningrijden vaker gekozen als de energiebesparing verplicht is (studie 1). Als het doel niet verplicht is, wordt er meer ingezet op maatregelen die een specifieke groep raakt (namelijk: zakelijke rijders). Het lijkt er daarmee op dat de acceptatie voor maatregelen die alle automobilisten raken groter wordt als de energiebesparing verplicht wordt gesteld.

- *Deelnemers kiezen voor combinaties van maatregelen voor personen-, goederen- en zakelijk verkeer.* In de adviezen van deelnemers is er geen duidelijke keuze te zien voor maatregelen die één of meerdere sectoren raken. De verdiepende analyse laat verschillende groepen zien die ook allemaal kiezen voor maatregelen die zowel iedereen als specifieke groepen (goederen en zakelijk) raken. Over het algemeen spelen andere argumenten, zoals bijkomende positieve effecten en de algemene effectiviteit van maatregelen, een grotere rol in de keuze van deelnemers.

Deelnemers vinden het een belangrijk onderwerp om over mee te denken

- Mocht het scenario zich ooit voordoen dat er energie bespaard moet worden door vervoersmaatregelen, vinden inwoners van Nederland het belangrijk om hierover mee te denken en hun mening te geven.

Inhoudsopgave

1. Over dit onderzoek p. 10
We lichten in dit hoofdstuk toe hoe het onderzoek er uitzag voor deelnemers.

2. Wie deden er mee? p. 16
Demografische kenmerken van de deelnemersgroep, vergelijking met de landelijke gemiddelden en antwoorden op enkele andere vragen over de opvattingen en persoonlijke situatie van deelnemers.

3. Resultaten keuzetaak p. 21
De uitkomsten worden besproken. Welke maatregelen adviseren deelnemers uit studie 1 en 2? Waarom? En welke groepen zijn er te onderscheiden?

4. Resultaten van de vraag wat deelnemers vinden dat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst p. 44
De uitkomsten worden besproken. Welke maatregelen adviseren deelnemers uit studie 1 en 2? Waarom? En welke groepen zijn er te onderscheiden?

5. Deelnemerservaring p. 47
In dit hoofdstuk wordt toegelicht wat deelnemers van het onderzoek vonden.

6. Methodologie en verantwoording p. 51
In dit hoofdstuk wordt toegelicht welke methodologische keuzes er in dit onderzoek zijn gemaakt.

7. Bijlagen p. 58
We laten kenmerken van deelnemers zien. En we laten uitsplitsingen zien van kenmerken van deelnemers naar resultaten van dit onderzoek.

1. Over dit onderzoek

Inhoudsopgave

We lichten in dit hoofdstuk ook toe hoe het onderzoek eruit zag voor deelnemers.

Doel van het PWE-onderzoek

In Nederland wordt een deel van de energie gebruikt door de mobiliteitssector. In de toekomst moet al deze energie schoon worden opgewekt. Hierbij kan het voorkomen dat er niet genoeg van deze schone energie is om in elke toekomstige vraag naar energie te voorzien. Bijvoorbeeld doordat daarvoor te weinig schone energie wordt opgewekt of doordat er niet genoeg schone energie uit het buitenland kan worden gekocht. Als we in Nederland meer energie willen gebruiken dan er beschikbaar is, wordt de energie duurder.

De overheid wil zich graag goed voorbereiden op deze situatie. Daarom denkt de overheid na over maatregelen die ze zou kunnen nemen om te zorgen dat auto's en vrachtwagens minder energie gebruiken. Daarmee kan ze helpen voorkomen dat er te weinig schone energie is om in de toekomstige energievraag te voorzien.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) wil de voorkeuren en draagvlak onder inwoners onderzoeken voor mogelijke maatregelen voor vervoer in tijden van energieschaarste. Om dit te onderzoeken heeft Populytics een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) uitgevoerd. Dit onderzoek is opgesteld in samenwerking met onderzoekers van het KiM.

Dit PWE-onderzoek bestond uit één keuzetaak met 10 mogelijke maatregelen die de overheid kan overwegen om ervoor te zorgen dat auto's en vrachtwagens minder energie gebruiken. Er zijn twee studies uitgevoerd: bij de ene studie werden deelnemers verplicht om energie te besparen, bij de andere studie was dit optioneel. Op deze manier werd beoogd meer inzicht te krijgen in (1) welke maatregelen de voorkeur krijgen als er verplicht energie bespaard moet worden en (2) welke maatregelen gekozen worden als er een aanleiding, maar geen verplichting, is om energie te besparen.

Wat is de PWE?

De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die vaak wordt ingezet om burgers te betrekken bij beslissingen van overheid. De methode is ontwikkeld door Nederlandse wetenschappers en gevalideerd in meer dan 10 wetenschappelijke publicaties.

De essentie van een PWE-onderzoek is om deelnemers in een online omgeving op de stoel van de overheid te zetten. Deelnemers krijgen een keuzetaak, waarin ze het beleidsdilemma ervaren. Deelnemers zien realistische maatregelen die de overheid overweegt en ze zien dat er beperkingen zijn. Wat adviseren ze als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan? Vervolgens motiveren deelnemers hun advies.

De resultaten stellen beleidsmakers in staat om hun keuzes beter aan te laten sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.

Opzet van het onderzoek

De keuzetaak

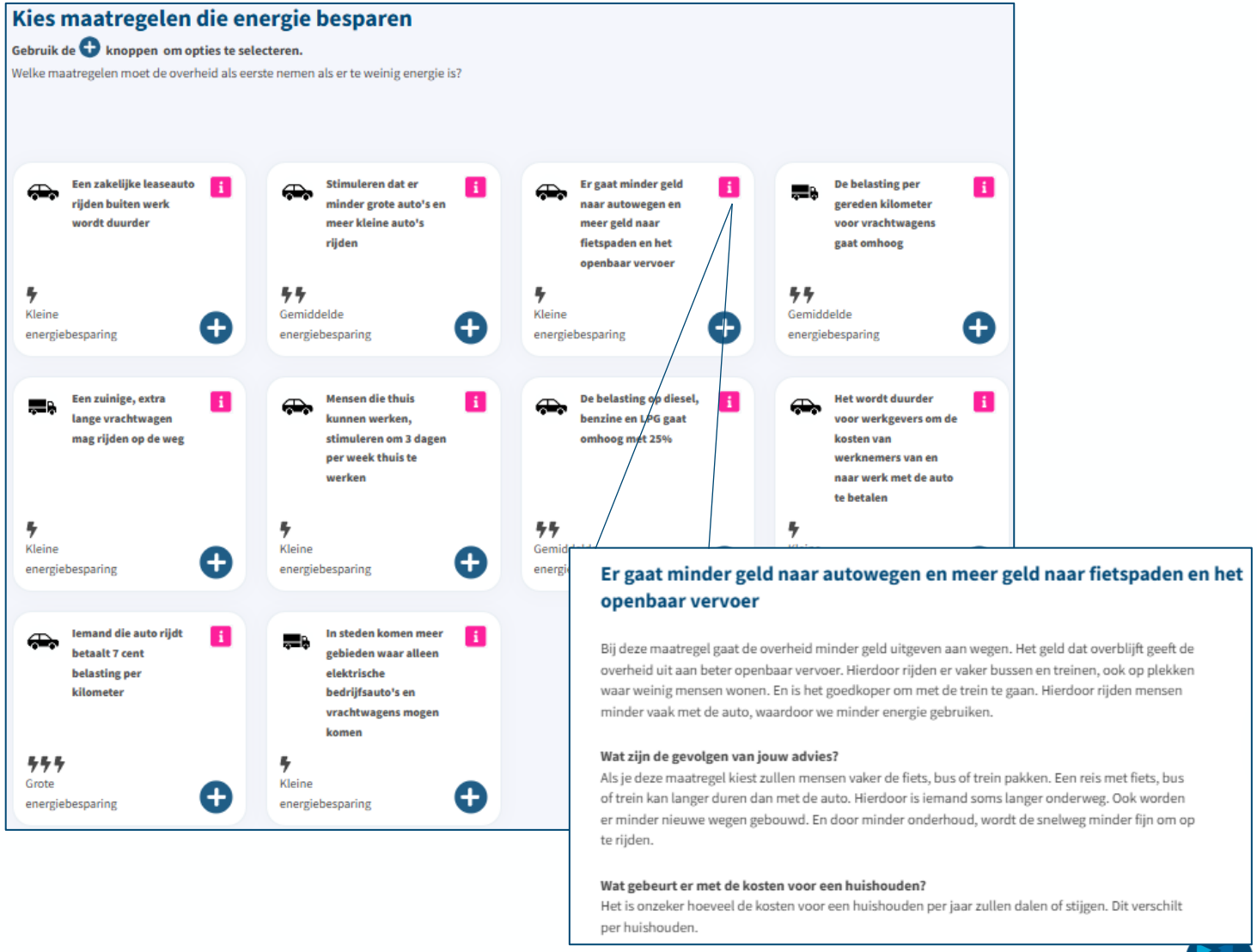
Deelnemers kregen 10 mogelijke maatregelen te zien die de overheid kan nemen om ervoor te zorgen dat auto's en vrachtwagens minder energie gebruiken. De afbeelding hiernaast laat zien hoe de keuzetaak eruit zag voor deelnemers.

Per maatregel zagen deelnemers of deze geldt voor personenverkeer of goederenvervoer en in hoeverre de maatregel leidt tot een kleine, gemiddelde of grote energiebesparing. Onder de roze informatieknop konden deelnemers meer informatie lezen over iedere maatregel. De onderste afbeelding laat een voorbeeld zien van deze informatie.

Door op de plus-knop te klikken konden deelnemers aangeven of ze een maatregel adviseren te nemen. Het klikken op een plus-knop had invloed op een metertje die de energiebesparing laat zien. Op de volgende pagina wordt dit metertje verder toegelicht.

Deelnemers konden na het geven van hun advies over de maatregelen hun keuzes toelichten.

Voor en na de keuzetaak kregen deelnemers een aantal vragen over zichzelf, hun situatie met betrekking tot het energieverbruik van vervoersmiddelen en het onderzoek.



Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van twee studies, die van elkaar verschilden in de beperking in de keuzetaak

De beperking: energiebesparing

Het klikken op een plus-knop had invloed op een metertje die de energiebesparing laat zien:

- **Studie 1**: in deze studie waren deelnemers *verplicht* maatregelen te nemen om voldoende energie te besparen als er te weinig energie is. In studie 1 stond het metertje in het rood als er niet genoeg maatregelen werden geadviseerd. Dan konden deelnemers niet door naar de volgende vraag waar zij hun advies konden motiveren. Bij een energiebesparing van 20 petajoule (PJ) per jaar kwam de meter in het groen. Dat is 40,5% van de energiebesparing van alle tien de maatregelen bij elkaar opgeteld.

- **Studie 2**: in deze studie waren deelnemers *niet verplicht* maatregelen te nemen om energie te besparen als er te weinig energie is. Ook hier kwam de meter in het groen bij een energiebesparing van 20 PJ. Maar als er niet genoeg maatregelen werden geadviseerd, stond het metertje in studie 2 in het oranje. Dat betekent dat ongeacht de hoeveelheid energiebesparing, deelnemers altijd door konden naar de volgende vraag.

De volgende pagina geeft een overzicht van hoeveel energie er met elke maatregel kan worden bespaard.

Doel van de twee studies: het doel van studie 1 is om inzicht te krijgen in welke maatregelen mensen adviseren te nemen om te zorgen dat er voldoende energie wordt bespaard voor vervoer bij energieschaarste. Doordat deelnemers verplicht zijn het doel te halen, worden ze gedwongen scherp te zijn in de maatregelen die ze nemen; ze moeten aangeven welke maatregelen ze tóch zouden nemen gezien de verplichting aan het doel. Deze uitkomsten kunnen we vergelijken met die van studie 2, waarbij deelnemers niet verplicht waren dit doel te halen. Het doel van studie 2 is om inzicht te krijgen in welke maatregelen mensen adviseren te nemen als er geen besparingsdoel voor energie is. Door de twee studies met elkaar te vergelijken kunnen we zien of deelnemers andere keuzes maken als ze wel of niet verplicht worden het doel te halen. Oftewel, we krijgen meer inzicht in het absolute draagvlak van energiebesparende maatregelen.

Beperking studie 1

Beperking studie 2

Het effect van elke maatregel op de energiebesparing

Het effect

De tabel hiernaast laat zien of een maatregel betrekking heeft op personen- of vrachtvervoer en wat het effect van elke maatregel is op de energiebesparing.

De effecten zijn gebaseerd op de rapportage van CE Delft. Hiervoor is de energiebesparing per maatregel vastgesteld als de middenwaarde van de range die door CE Delft is berekend voor in het jaar 2040.

Maatregel	Heeft de maatregel betrekking op personen- of vrachtvervoer?	Energiebesparing (zoals getoond in keuzetaak)
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%		Medium energiebesparing
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het openbaar vervoer		Kleine energiebesparing
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder		Kleine energiebesparing
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen		Kleine energiebesparing
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer		Grote energiebesparing
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden		Medium energiebesparing
Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken		Kleine energiebesparing
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg		Kleine energiebesparing
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen		Kleine energiebesparing
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog		Medium energiebesparing

We laten de adviezen zien van een panel, ingedeeld in twee groepen deelnemers

Panel onderzoek

- Er hebben **ruim 2.700 deelnemers** meegedaan aan het onderzoek. Deze deelnemers zijn geworven via een panelbureau. De deelnemers werden willekeurig toegewezen aan studie 1 of aan studie 2. Hierbij werd gestreefd naar een evenwichtige verdeling tussen de twee studies van aantal deelnemers en kenmerken van deelnemers (gender, leeftijd en opleidingsniveau).
- In dit rapport zijn de resultaten van het panel (zowel studie 1 als studie 2) herwogen om representatieve uitspraken te kunnen doen op de kenmerken gender, leeftijd en opleiding. Daarmee kunnen we representatieve conclusies trekken voor de Nederlandse bevolking op deze drie kenmerken.

Studie 1

- In studie 1 waren deelnemers verplicht om genoeg maatregelen te nemen om voldoende energie te besparen voor auto's en vrachtwagens bij energieschaarste. Zij konden niet verder met het onderzoek als ze nog niet genoeg energie bespaard hadden.
- Studie 1 bevat **1.348 mensen** die deze keuzetaak hebben ingevuld.

Studie 2

- Deelnemers aan studie 2 werden niet verplicht om maatregelen te nemen om voldoende energie te besparen voor auto's en vrachtwagens bij energieschaarste. Zij konden ook verder met het onderzoek als ze nog niet voldoende energie hadden bespaard.
- Studie 2 bevat **1.377 mensen** die deze keuzetaak hebben ingevuld.

2. Wie deden er mee?

Inhoudsopgave

De samenstelling van de deelnemers wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor gender, leeftijd, opleidingstype en provincie. We lichten in dit hoofdstuk ook een aantal andere kenmerken van deelnemers toe, zoals autobezit of zij bezig zijn met besparen van energie en of zij zich zorgen maken over een energietekort.

Andere kenmerken van deelnemers worgen toegelicht in bijlage 7.1.

Samenstelling van de deelnemers

Naar gender, leeftijd, opleidingsniveau en provincie

Studie 1 Studie 2

	Studie 1 (n=1.348)	Studie 2 (n=1.377)	Gemiddelde Nederland*
Gender			
Vrouw	50%	52%	51%
Man	50%	48%	49%
Leeftijd			
18 tot en met 34 jaar	26%	33%	42%
35 tot en met 64 jaar	53%	37%	25%
65 jaar of ouder	21%	30%	33%
Opleiding			
Praktisch	21%	22%	29%
Middelbaar	39%	40%	36%
Theoretisch	40%	38%	35%
Provincie			
Drenthe	3%	3%	3%
Flevoland	3%	3%	2%
Friesland	4%	4%	4%
Gelderland	11%	12%	11%
Groningen	4%	4%	3%
Limburg	7%	7%	7%
Noord-Brabant	14%	15%	15%
Noord-Holland	16%	16%	17%
Overijssel	7%	7%	7%
Utrecht	8%	7%	8%
Zeeland	2%	2%	2%
Zuid-Holland	21%	20%	21%

Toelichting

- In totaal hebben **2.725** mensen hun advies gegeven:
- **Studie 1.** Deze groep bevat evenveel mannen als vrouwen. Voor wat betreft leeftijd zijn er meer 35- tot en met 64-jarigen, minder jongeren (< 35 jaar) en minder ouderen (65+) vergeleken met het landelijk gemiddelde. Deelnemers met als een praktisch opleidingsniveau (basisonderwijs of onderbouw voortgezet onderwijs) zijn ondervertegenwoordigd. Omdat niet alle kenmerken overeenkomen met het landelijk gemiddelde, zijn de resultaten herwogen om representatieve uitspraken te kunnen doen voor de populatie van Nederland.
- **Studie 2.** Deze groep bevat iets meer vrouwen dan mannen. Er zitten in deze deelnemersgroep ook meer 35 tot en met 64 jarigen dan het landelijk gemiddelde. Verder ligt het aandeel deelnemers met als opleiding basisonderwijs of onderbouw voortgezet onderwijs lager dan het landelijk gemiddelde. Ook deze groep is herwogen om representatieve uitspraken te kunnen doen.

* Cijfers over het gemiddelde van Nederland zijn gebaseerd op cijfers van het CBS (2023). Ook de opleidingsniveaus zijn ingedeeld op basis van categorieën zoals het CBS deze hanteert.

Samenstelling van de deelnemers

Naar autobezit en houding

Studie 1 Studie 2

	Studie 1 (n=1.348)	Studie 2 (n=1.377)
Heeft je huishouden een auto?		
Ja, meerdere auto's	23%	22%
Ja, één auto	60%	64%
Nee, geen auto	17%	14%
Stelling: Ik houd me bezig met het besparen van energie.		
Helemaal mee eens	24%	25%
Mee eens	48%	48%
Neutraal	18%	19%
Mee oneens	7%	5%
Helemaal mee oneens	3%	3%
Stelling: De overheid moet ervoor zorgen dat er altijd voldoende schone energie is.		
Helemaal mee eens	28%	30%
Mee eens	50%	49%
Neutraal	18%	18%
Mee oneens	3%	2%
Helemaal mee oneens	1%	1%

Toelichting

De tabel hiernaast laat de verdeling van de deelnemers zien naar autobezit, het bezig zijn met schone energie en in hoeverre deelnemers het eens zijn met de stelling dat de overheid ervoor moet zorgen dat er altijd voldoende schone energie is.

- **Studie 1**:
  - Een ruime meerderheid van de deelnemers in deze studie (**83%**) heeft een of meerdere auto's met het huishouden. **17%** heeft geen auto met het huishouden. Ter vergelijking, volgens het CBS had in 2023 ongeveer 27% van de Nederlandse huishoudens geen auto.* Dit betekent dat er sprake is van een oververtegenwoordiging van deelnemers met een auto. Hierop zijn de resultaten niet herwogen, omdat er te weinig deelnemers zijn om op leeftijd, gender, opleidingsniveau én autobezit te herwegen.
  - Bijna driekwart van de deelnemers in deze studie (**72%**) houdt zich bezig met het besparen van energie. **10%** houdt zich hier (helemaal) niet mee bezig.
  - Ruim driekwart van de deelnemers in deze studie (**78%**) vindt dat de overheid ervoor moet zorgen dat er altijd voldoende schone energie is. **4%** is het hier (helemaal) mee oneens.

- **Studie 2**: Deze deelnemersgroep is vergelijkbaar met studie 1, behalve dat er iets meer deelnemers zijn die één auto bezitten met hun huishouden (resp. 60% en 64%). Ten opzichte van studie 1 ligt het percentage deelnemers van studie 2 dat geen auto bezit met het huishouden 3% lager.

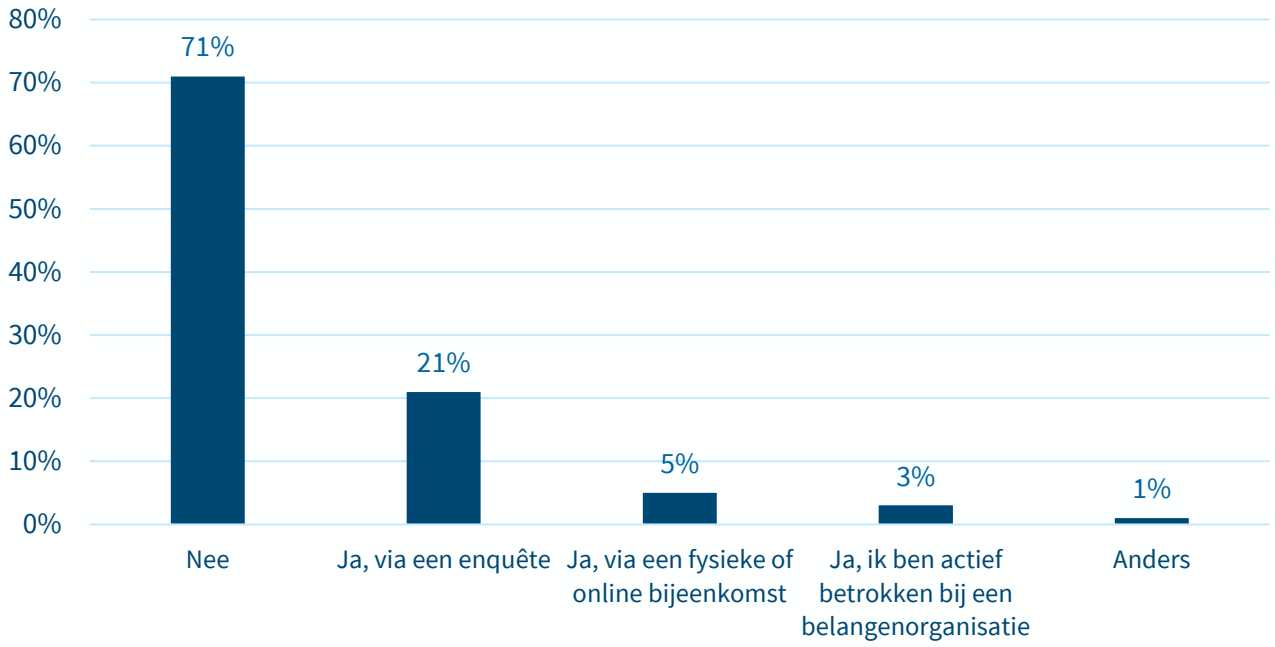
* Bron: CBS autobezit

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

Het onderzoek bereikt een groep mensen die nog niet eerder over dit onderwerp heeft meegedacht

Studie 1 Studie 2

Heb je al eens jouw mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien of deelnemers aan dit onderzoek al eerder hun mening hebben gegeven aan de overheid over dit onderwerp:

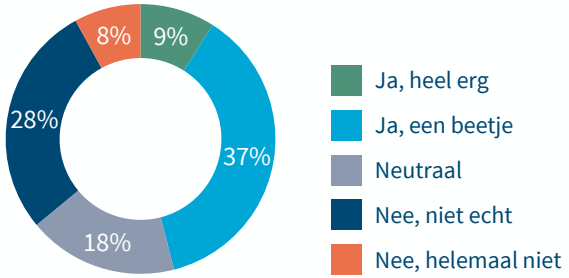
- **71%** van de deelnemers heeft nog niet eerder zijn of haar mening gegeven over dit onderwerp. Het onderzoek heeft dus een groep bereikt die niet eerder betrokken is geweest bij dit thema.
- **21%** van de deelnemers heeft al wel eerder over dit onderwerp meegedacht via een enquête en **5%** via een fysieke of online bijeenkomst. Uit de open antwoorden van deelnemers blijkt dat zij energieschaarste soms linken aan de energietransitie en duurzaamheid. Het kan zo zijn dat zij zich bij het beantwoorden van deze vraag niet hebben beperkt tot het onderwerp energieschaarste.
- Een klein percentage deelnemers (**3%**) is actief betrokken bij een belangenorganisatie en nog eens **1%** is op een andere manier bij dit onderwerp betrokken geweest.

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

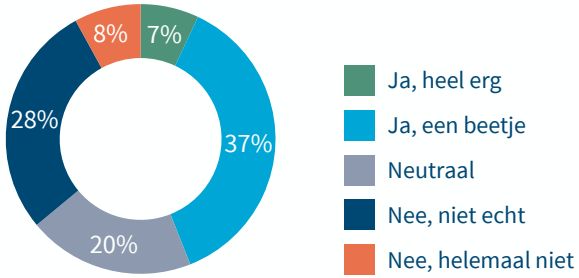
Zorgen over een energietekort en kennis over energieverbruik van voertuigen

Studie 1 Studie 2

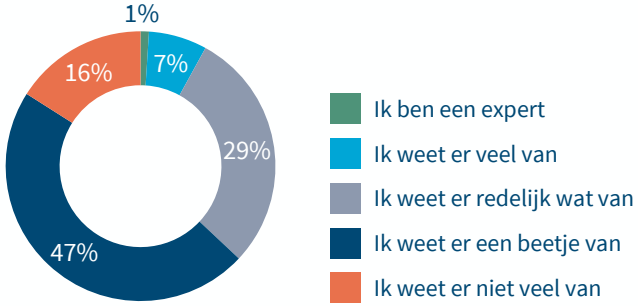
Aan het begin van het onderzoek:
Maak jij je er zorgen over dat er in de toekomst te weinig energie is voor vervoer?



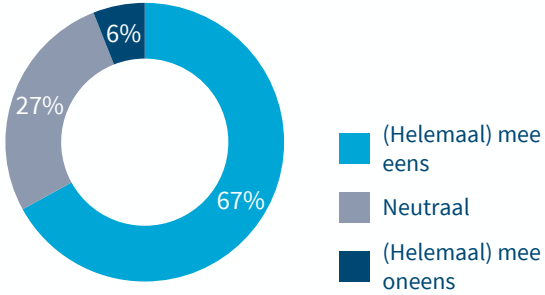
Aan het einde van het onderzoek:
Maak jij je er zorgen over dat er in de toekomst te weinig energie is voor vervoer?



Hoeveel weet jij na dit onderzoek over het energieverbruik van auto's en vrachtwagens?



Doordat ik meedoe aan deze vragenlijst, heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema.



Toelichting

De grafieken hiernaast laten zien of deelnemers zich zorgen maken over een energietekort voor vervoer (uitgevraagd aan zowel het begin als het einde van het onderzoek) en hoeveel kennis zij over het thema hebben.

- **Het invullen van het PWE-onderzoek heeft geen effect op hoeveel zorgen mensen hebben over een toekomstig energietekort voor vervoer.** Deelnemers werden zowel vóór als na de keuzetaak gevraagd hoeveel zorgen zij zich maken over een energietekort in de toekomst. De meeste deelnemers hebben op beide vragen hetzelfde antwoord gegeven. Daarmee heeft het invullen van het PWE-onderzoek geen effect heeft gehad op hoeveel zorgen mensen hebben over een energietekort. Wel zien we dat ongeveer twee derde van de deelnemers (**67%**) aangeeft iets geleerd te hebben over dit thema door het meedoen aan het onderzoek. De zorgen die mensen hebben lijken dus niet direct gerelateerd aan de mate van kennis.

- Meer dan driekwart van de deelnemers (**76%**) weet een beetje of redelijk wat over het energieverbruik van auto's en vrachtwagens. Verder geeft **16%** van de deelnemers aan er niet veel van te weten, terwijl **8%** juist aangeeft er veel van te weten of een expert te zijn.

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

3. Resultaten keuzetaak

De keuzetaak bestaat uit 10 maatregelen voor vervoer om energie te besparen waaruit deelnemers een keuze moesten maken.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze keuzetaak besproken:

3.1. Resultaten keuzetaak studie 1 en 2
3.2. Uitsplitsingen keuzetaak studie 1 en 2
3.3. Resultaten LKCA keuzetaak studie 2
3.4. Resultaten motivaties keuzetaak studie 1 en 2

3.1 Resultaten keuzetaak studie 1 en 2

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van hoe deelnemers aan studie 1 en studie 2 de keuzetaak hebben ingevuld. De vraag die centraal staat in de keuzetaak is: welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Uitleg resultaten keuzetaak

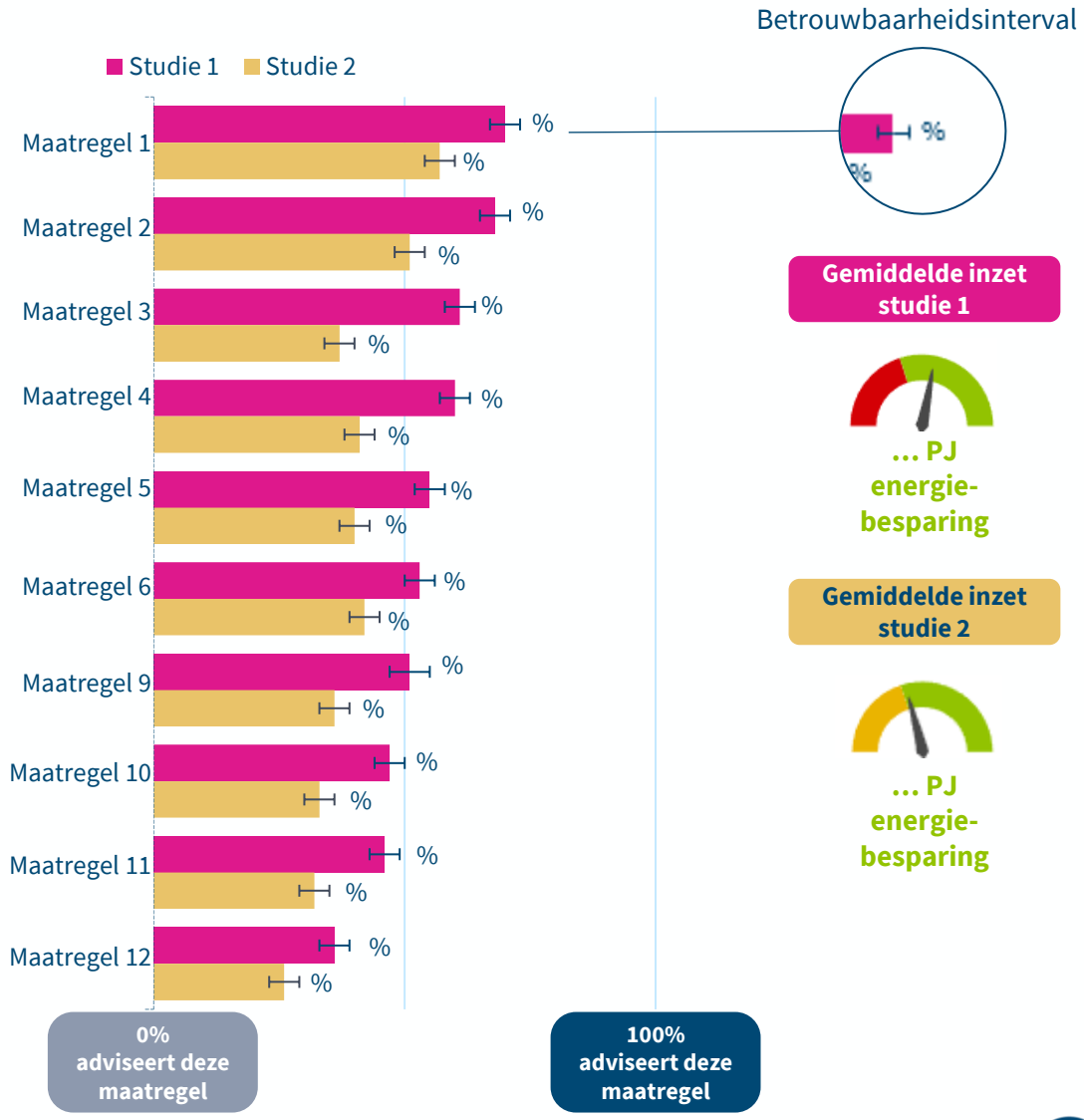
Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Uitleg

Op de volgende pagina's worden de resultaten van de keuzetaak weergegeven. De grafiek hiernaast laat zien hoe dit eruit ziet. De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers een maatregel adviseert. Bij 0% heeft geen enkele deelnemer de maatregel geadviseerd. Bij 100% hebben alle deelnemers de maatregel geadviseerd.

Betrouwbaarheidsinterval
Ook laat de grafiek de betrouwbaarheidsintervallen zien. Een steekproef heeft altijd een mate van onzekerheid. Als alle Nederlanders mee zouden doen, dan bevinden de uitkomsten zich met 95% zekerheid in het waardenbereik van de betrouwbaarheidsinterval. Als er overlap zit in het waardenbereik van maatregelen, dan verschillen deze maatregelen niet significant.

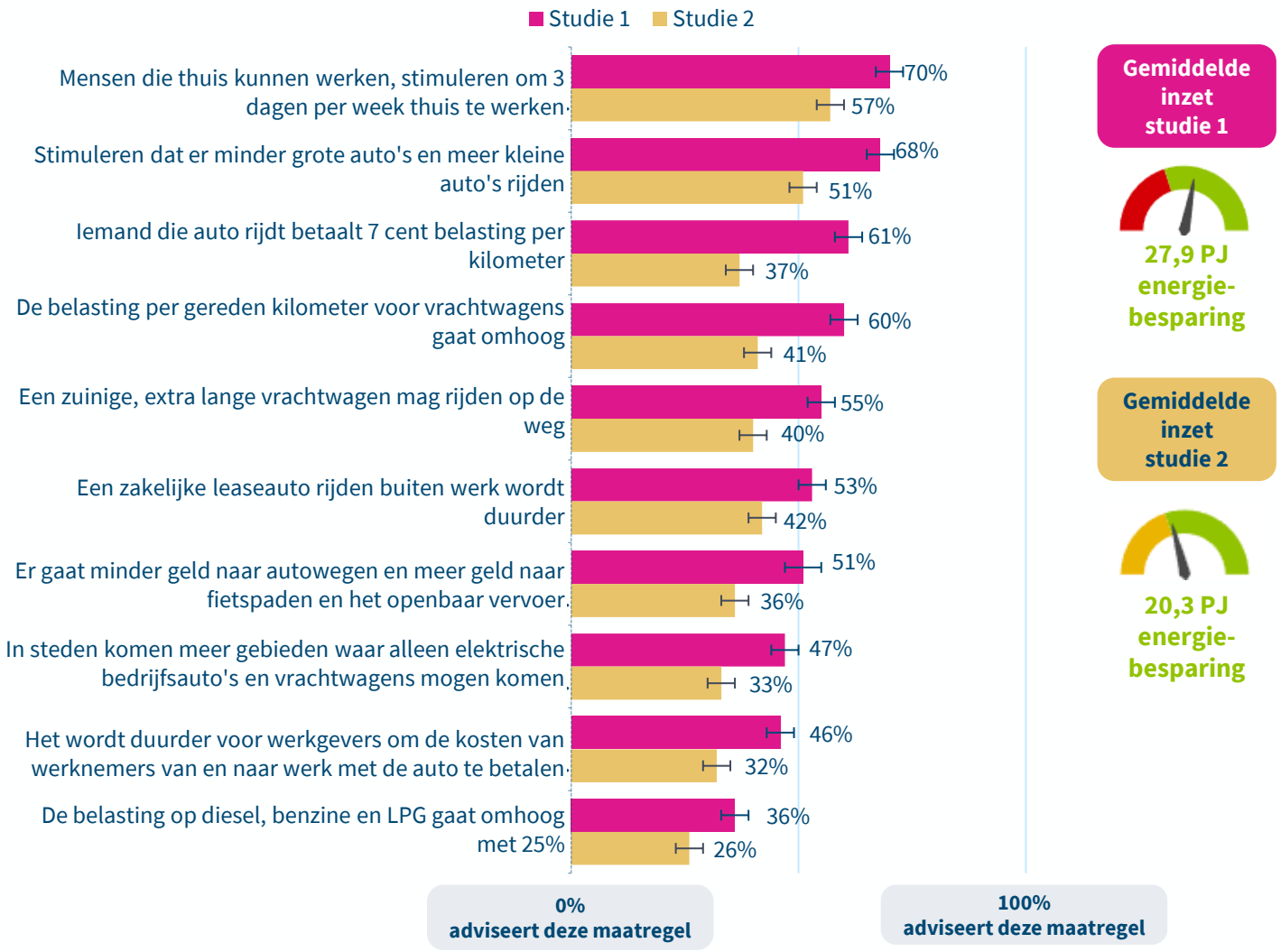
De beperking: energiebesparing
Naast de grafiek staan ook de metertjes die de energiebesparing weergeven. De metertjes laten zien wat de energiebesparing is van het advies van de gemiddelde deelnemer aan studie 1 (aangegeven in het roze) en 2 (aangegeven in het geel).



Resultaten keuzetaak: gemiddelde inzet op en prioritering van de maatregelen

Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Studie 1 Studie 2



Gemiddelde inzet studie 1

27,9 PJ energie-besparing

Gemiddelde inzet studie 2

20,3 PJ energie-besparing

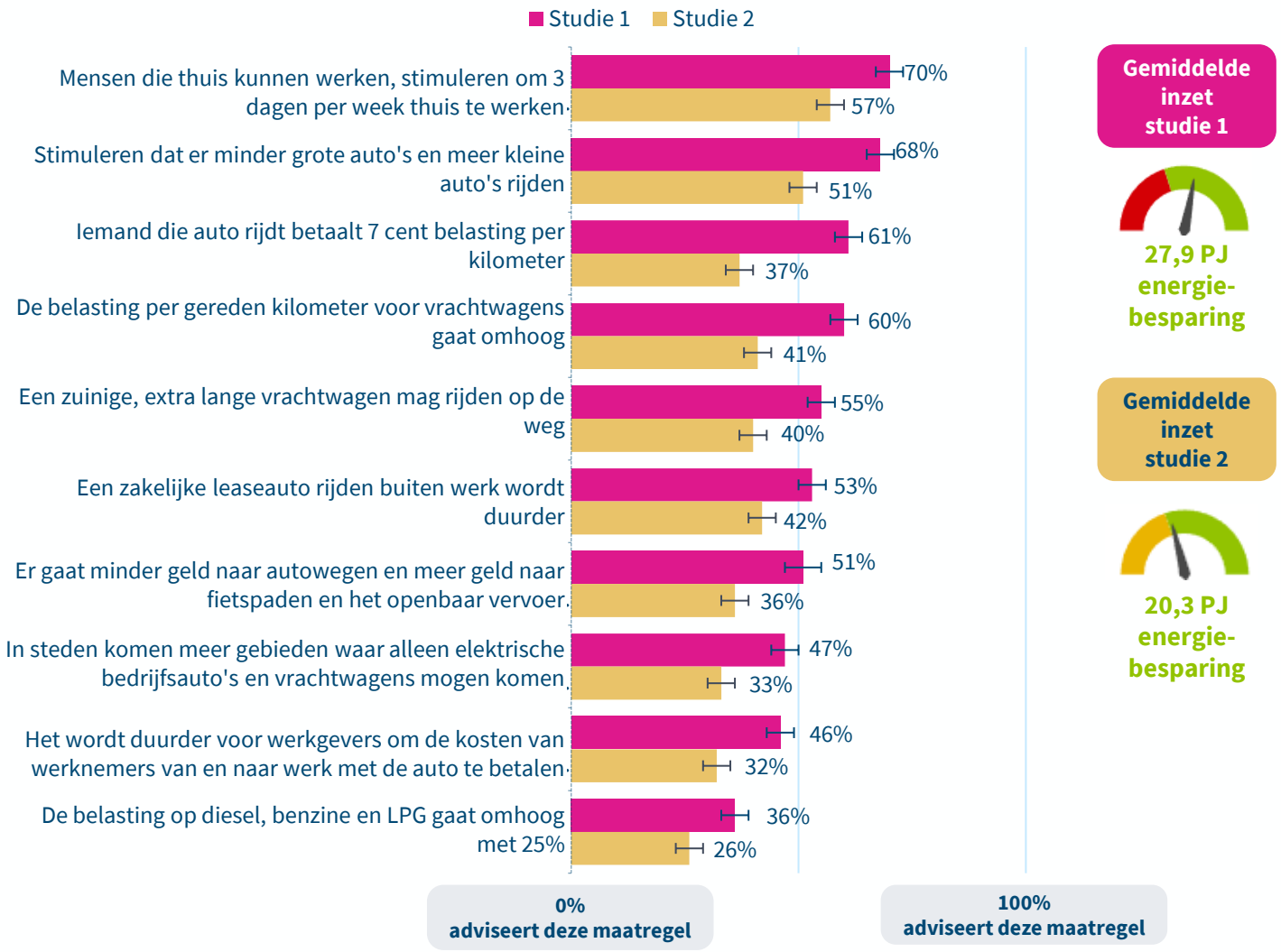
Toelichting

- **Thuiswerken stimuleren en het stimuleren van minder grote en meer kleine auto's worden het vaakst gekozen.** De betrouwbaarheidsintervallen van deze maatregelen overlappen niet met andere maatregelen en daarmee zijn deze twee maatregelen significant vaker gekozen. Hierbij valt op dat beide stimulerende maatregelen zijn, en stimuleren dus vaker geadviseerd is dan verplichten.
- **De vaakst en minst vaak gekozen maatregelen bestaan uit een mix van personen-, goederen- en zakelijk verkeer.** Maatregelen voor goederenvervoer of gericht op zakelijk vervoer worden als groep niet vaker gekozen dan maatregelen voor personenvervoer.
- **Het verhogen van de belasting op diesel, benzine en LPG met 25% is het minst vaak gekozen.** Deze is in beide studies significant minder vaak gekozen dan alle andere maatregelen.
- **Gemiddeld besparen deelnemers uit studie 1 meer energie dan deelnemers aan studie 2.** Beiden besparen gemiddeld wel genoeg energie om het doel (20 PJ) te behalen (zie ook pagina 26).

Resultaten keuzetaak: gemiddelde inzet op en prioritering van de maatregelen

Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Studie 1 Studie 2



Gemiddelde inzet studie 1

27,9 PJ energie-besparing

Gemiddelde inzet studie 2

20,3 PJ energie-besparing

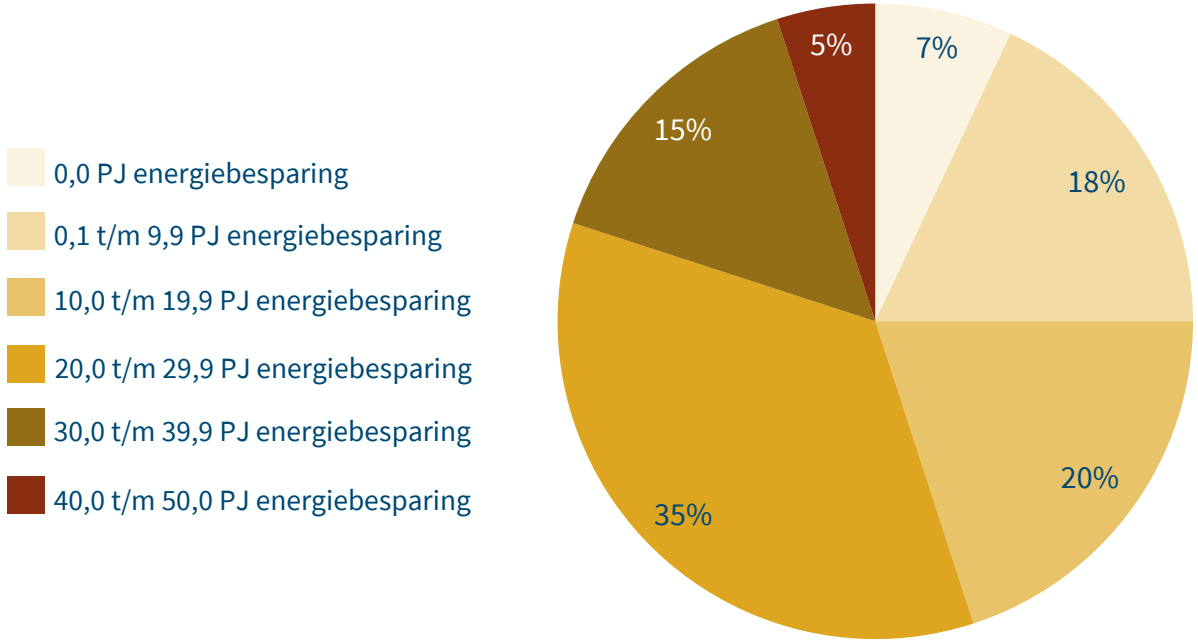
Toelichting

- Er zijn enkele verschillen te zien tussen studie 1 en 2.
- **Elke maatregel wordt gemiddeld gezien minder vaak gekozen door deelnemers van studie 2 ten opzichte van studie 1.** Dit verschil is te verklaren door het verplichte besparingsdoel waar deelnemers aan studie 1 aan moesten voldoen.
- **Als mensen niet verplicht zijn om energie te besparen, zijn er twee maatregelen waar meer dan de helft van de deelnemers voor kiest.** Bij iedere maatregel worden zorgen en stevige tegenargumenten genoemd (zie hoofdstuk 3.4). Dit geeft aan dat in deze situatie het nemen van maatregelen tot weerstand kan leiden.
- **De prioritering van de 10 maatregelen is bijna gelijk tussen de twee studies.** Alleen de maatregelen *7 cent belasting per kilometer* en *een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder* zijn exact aan elkaar gespiegeld. Deze staan op respectievelijk plek 3 en 6 van vaakst gekozen maatregelen. Dit verschil is te verklaren doordat de maatregel *7 cent belasting per kilometer* de meeste energie bespaart van alle maatregelen en dus een substantieel deel van het verplichte besparingsdoel kan invullen. Als de energiebesparing verplicht is (studie 1) wordt er vaker gekozen voor *7 cent belasting per kilometer*, terwijl als de besparing optioneel is (studie 2), kiezen mensen eerder voor het beprijzen van zakelijke lease.

Ook zonder verplicht besparingsdoel adviseert 55% van de deelnemers aan studie 2 voldoende maatregelen om het doel te halen

Studie 2

Hoeveel energie besparen deelnemers van studie 2 met de maatregelen voor vervoer die zij adviseren?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat zien hoeveel energie (in PJ per jaar) er met het totale advies aan maatregelen wordt bespaard door de gemiddelde deelnemers van studie 2.

- In totaal behaalt **55%** van de deelnemers aan studie 2 met hun advies het (optionele) besparingsdoel van 20 PJ.
- **7%** adviseert geen enkele maatregel te nemen.
- Er is ook een groep van **5%** die bijna alle maatregelen adviseert en met het advies meer dan 40 PJ bespaart.
- Verder bespaart **38%** van de deelnemers om wel energie te besparen met de voorgestelde maatregelen, maar minder dan de ten doel gestelde 20 PJ.

3.2 Uitsplitsingen keuzetaak studie 1 en 2

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van hoe verschillende sociaal-demografische groepen deelnemers aan studie 1 en 2 de keuzetaak hebben ingevuld.

Wat voor advies geven verschillende sociaal-demografische groepen over de tien maatregelen?

Studie 1 Studie 2

Maatregel	Gender	Leeftijd	Opleiding	Financiële situatie	Woon-omgeving	Autobezit
Mensen […] stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	XX	O			X	O
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	X	O		O	XX	O
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	OO	OO		OO		XX
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog		X				O
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	O			XX	X	O
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder		OO		X	X	O
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	X					X
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen						
Het wordt duurder […] om de kosten van werknemers […] met de auto te betalen						
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	O	X	O		O	XX

Toelichting

De tabel laat zien welke kenmerken van deelnemers verschillende voorkeuren voor maatregelen verklaren. Er is getoetst of er een significant verschil is voor de inzet op elke maatregel door de verschillende groepen. Een X of O in de tabel geeft aan dat er een significant verschil is voor deelnemers van studie 1 en een X of O voor deelnemers van studie 2:

- Een X of X in de tabel houdt in dat een optie vaker wordt geadviseerd door deelnemers die één of meerdere van de volgende kenmerken bezitten: vrouw zijn, een lagere leeftijd hebben, praktisch/middelbaar opgeleid zijn, financieel moeilijk rond kunnen komen, die niet in stedelijk gebied wonen (maar in meer landelijk gebied) of die één of geen auto's bezitten.

- Een O of O in de tabel houdt in dat een optie vaker wordt geadviseerd door deelnemers die één of meerdere van de volgende kenmerken bezitten: man zijn, een hogere leeftijd hebben, theoretisch opgeleid zijn, financieel makkelijk rond kunnen komen, wonen in stedelijk gebied of meer dan één auto bezitten.

Op de volgende pagina's worden algemene inzichten hieruit beschreven en vervolgens wordt per maatregel beschreven op welke kenmerken de voorkeuren verschillen (bij zowel studie 1 als studie 2). Het gaat om de kenmerken die links in de tabel staan beschreven. In de bijlage presenteren we de keuzes van verschillende groepen deelnemers van beide studies met uitsplitsingen naar gender, leeftijd, opleiding, financiële situatie, woonomgeving en autobezit.

* $P < 0,05$

Wat voor advies geven verschillende sociaal-demografische groepen over de tien maatregelen?

Studie 1 Studie 2

Maatregel	Gender	Leeftijd	Opleiding	Financiële situatie	Woon-omgeving	Autobezit
Mensen […] stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	XX	O			X	O
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	X	O		O	XX	O
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	OO	OO		OO		XX
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog		X				O
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	O			XX	X	O
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder		OO		X	X	O
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	X					X
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen						
Het wordt duurder […] om de kosten van werknemers […] met de auto te betalen						
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	O	X	O		O	XX

Toelichting

- Hieronder beschrijven we enkele overkoepelende observaties over de verschillen tussen sociaal-demografische groepen. De volgende pagina gaat nader in op de verschillen per maatregel.
- Het valt op dat er weinig verschillen worden verklaard voor maatregelen waarvan het effect op de inwoners indirect is of alleen van toepassing op een bepaalde groep inwoners. Denk aan zero-emissiezones, het betalen van de kosten van de werknemer naar werk door werkgever en minder geld naar autowegen.
- **Gender**. De resultaten laten zien dat vrouwen meer inzetten op stimulerende maatregelen en mannen meer op maatregelen die gaan over het duurder maken van autorijden.
- **Opleiding.** Het opleidingsniveau verklaart nauwelijks verschillen in voorkeuren.
- **Woonomgeving**. Mensen die in meer in landelijk gebied wonen vaker inzetten op maatregelen die leiden tot minder vervoersbewegingen (3 dagen thuiswerken, leaseauto duurder) en op maatregelen waardoor ander vervoer gebruikt gaat worden (zoals het stimuleren van minder grote en meer kleine auto's). Tegelijkertijd zien we in studie 1 dat mensen in stedelijk landelijk gebied vaker inzetten op het verhogen van kosten van vervoer met 25% belastingverhoging.
- **Autobezit.** Mensen met meerdere auto's kiezen vaker voor stimulerende maatregelen en hogere belasting op vrachtwagens. Mensen zonder auto kiezen vooral voor maatregelen die autogebruik duurder maakt (7 cent belasting per kilometer en 25% hogere belasting op brandstoffen).

Wat voor advies geven verschillende sociaal-demografische groepen over de tien maatregelen?

Studie 1 Studie 2

Maatregel	Kenmerken met significante verschillen bij studies 1 & 2
Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	Vrouwen adviseren deze maatregel vaker dan mannen. De analyse van motivaties (zie hoofdstuk 3.4) geeft hier geen verklaring voor.
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	Deelnemers die niet in stedelijk gebied wonen (maar in meer landelijk gebied) adviseren deze maatregel vaker. Een verklaring kan zijn dat deelnemers die in landelijk gebied wonen vaker aangeven dat een grotere auto nodig is voor een gezin.
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	Mannen, deelnemers met een hogere leeftijd, deelnemers met een makkelijkere financiële situatie en/of deelnemers die één of geen auto hebben, adviseren deze maatregel vaker. Het is waarschijnlijk dat met name de financiële situatie een rol speelt bij de keuze voor deze kostenverhogende maatregel.
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	Deelnemers met een moeilijkere financiële situatie adviseren deze maatregel vaker. Een mogelijke verklaring kan zijn dat deelnemers verwachten dat deze maatregel minder gevolgen gaat hebben voor de prijzen van de consument dan andere maatregelen.
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	Oudere deelnemers adviseren deze maatregel vaker dan jongere deelnemers. De analyse van motivaties (zie hoofdstuk 3.4) geeft hier geen verklaring voor.
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	Deelnemers die één of geen auto bezitten met hun huishouden adviseren deze maatregel vaker dan deelnemers die minder auto's bezitten. Een mogelijke verklaring kan zijn dat deelnemers verwachten dat door deze maatregel de prijs van het rijden met een auto omhoog gaat en zij dat nu al duur vinden.

Toelichting

De tabel hiernaast toont de maatregelen waarvoor we zowel in studie 1 als studie 2 gelijke significante kenmerken zien die verklarend zijn voor de keuzes van deelnemers. De maatregelen die niet getoond worden, hebben ofwel geen significante verschillen, ofwel laten tegengestelde effecten zien tussen studie 1 en 2. De volledige uitwerking van sociaal-demografische kenmerken en verschillen hierin wordt weergegeven in de bijlage.

3.3 Resultaten Latente Klasse Cluster Analyse keuzetaak studie 2

Uitleg LKCA keuzetaak studie 2

Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Uitleg

De Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA) is een analysemethode, waarbij het statistische model op zoek gaat naar groepen deelnemers (ook wel clusters) die grotendeels dezelfde antwoorden hebben gegeven in de keuzetaak. Met deze methode onderscheiden we verschillende groepen deelnemers, die verschillende maatregelen voor vervoer te adviseren bij een energietekort. De methode kijkt ook naar statistisch significante kenmerken in deze clusters.

Demografische kenmerken van deelnemers die zijn opgenomen in de LKCA zijn: leeftijd, gender, opleidingstype, woonomgeving, samenstelling van het huishouden, invulling van het dagelijks leven, autobezit met het huishouden en financiële situatie.

Ook zijn er kenmerken van deelnemers opgenomen in de LKCA die betrekking hebben op hun gedrag:
- welke vervoersmiddelen iemand gebruikt om naar werk te reizen;
- of iemand zich aan het begin van dit onderzoek zorgen maakte over een energietekort;
- of een auto nodig is voor dagelijkse activiteiten;
- hoe vaak iemand verschillende vervoersmiddelen gebruik;
- of iemand zich bezig houdt met het besparen van energie;
- of iemand vindt dat de overheid moet zorgen voor voldoende energie;
- en wat iemand vindt dat de overheid moet doen bij een energietekort.

Op de volgende pagina's volgen bij de resultaten van de LKCA alleen de demografische kenmerken die significant zijn en daarmee bepalend zijn voor de indeling van de clusters. De antwoordcategorieën 'weet ik niet' of 'zeg ik liever niet', zijn niet geanalyseerd, aangezien deze geen inhoudelijke waarde toevoegen. De kenmerken die betrekking hebben op het gedrag van deelnemers en die significant zijn, worden weergegeven in bijlage 7.4.

Verder focust dit hoofdstuk zich op studie 2. Omdat deelnemers aan deze studie geen verplicht doel hadden voor het besparen van energie, geeft deze studie een rijker beeld aan clusters dan studie 1.

LKCA studie 2: Vijf verschillende clusters, op basis van het adviseren te nemen van de maatregelen

Studie 2

	1	2	3	4	5
Grootte van het cluster	**32%**	**23%**	**21%**	**14%**	**10%**
Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	40%	51%	93%	83%	27%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	32%	60%	72%	89%	12%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	45%	60%	14%	43%	7%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	40%	30%	59%	61%	4%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	32%	14%	69%	79%	9%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	23%	30%	72%	78%	15%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	29%	26%	47%	72%	17%
In steden komen meer gebieden waar elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens…	29%	11%	50%	74%	4%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers […] te betalen	23%	20%	44%	63%	12%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	31%	28%	10%	48%	4%
Energiebesparing (PJ)	15,3	15,8	22,0	31,7	5,6

Legenda: 0% - 19% | 20% - 39% | 40% - 59% | 60% - 74% | 75% - 100%

% dat een maatregel adviseert

Toelichting

Met een verdiepende analyse is gekeken naar patronen in de data om voorkeuren onder deelnemers zichtbaar te maken. Hieruit blijkt dat er vijf clusters te onderscheiden:

- **Cluster 1 (32% van de deelnemers)**: deze deelnemers zetten in op een lagere energiebesparing (15,3 PJ) dan het doel. De deelnemers zijn verdeeld over de maatregelen waarmee ze de energie besparen, maar ze zijn het eens over dat het doel met deze maatregelen niet ingevuld kan/hoeft te worden.
- **Cluster 2 (23% van de deelnemers)**: ook deze deelnemers zetten in op een lagere energiebesparing, vergelijkbaar met cluster 1, al zijn zij het onderling vaker eens over de maatregelen die gekozen moeten worden. Zo zetten zij het vaakst in op *rekeningrijden* en minder vaak op praktische maatregelen voor vrachtverkeer.
- **Cluster 3 (21% van de deelnemers)**: deze deelnemers zetten in op het behalen van het doel. Er is brede consensus over de stimulerende maatregelen en maatregelen die een bepaalde sector (vrachtvervoer en zakelijke lease) raken. En deelnemers zijn het vaak eens over dat rekeningrijden niet ingezet zou moeten worden.
- **Cluster 4 (14% van de deelnemers)**: deze groep deelnemers zet maximaal in op energiebesparing. Hiervoor adviseren ze de meeste maatregelen te nemen, met de minste voorkeur voor maatregelen die rijden duurder maken.
- **Cluster 5 (10% van de deelnemers)**: deze deelnemers kiezen weinig maatregelen en besparen de minste energie. Ze lijken het onderling eens dat het doel met deze maatregelen niet ingevuld kan/hoeft te worden.

Cluster 1: 32% van de deelnemers

Studie 2

Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	40%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	32%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	45%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	40%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	32%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	23%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	29%
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen	29%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen	23%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	31%
Energiebesparing (PJ)	15,3

Legenda: *percentage deelnemers dat een maatregel adviseert*

0% - 19%	20% - 39%	40% - 59%	60% - 74%	75% - 100%

Toelichting

Welk advies geven deelnemers in dit cluster?
Deze deelnemers zetten in op een lagere energiebesparing dan het doel. Zo besparen zij gemiddeld 15,3 PJ (ten opzichte van het doel van 20 PJ).

De deelnemers zijn verdeeld over de maatregelen waarmee ze de energiebesparing invullen, maar ze zijn het eens over dat het doel met deze maatregelen niet ingevuld kan of hoeft te worden.

Welke deelnemers zitten er in dit cluster?
In alle clusters zien we deelnemers met verschillende kenmerken terug. In dit cluster, zien we ten opzichte van de andere clusters, echter meer deelnemers met het volgende profiel: we zien relatief veel mannen die een opleiding hebben gevolgd in het hoger beroepsonderwijs of het wetenschappelijk onderwijs. Verder wonen de mensen in dit cluster relatief vaak in stedelijk gebied waar zij met hun huishouden een gezin met één of twee ouders vormen. In het dagelijks leven verrichten zij met name betaald werk. Veel mensen in dit cluster kunnen maandelijks (zeer) makkelijk rondkomen, waardoor zij zich ook vaker met hun huishouden meerdere auto’s kunnen veroorloven.

Cluster 2: 23% van de deelnemers

Studie 2

Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	51%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	60%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	60%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	30%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	14%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	30%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	26%
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen	11%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen	20%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	28%
Energiebesparing (PJ)	15,8

Legenda: *percentage deelnemers dat een maatregel adviseert*

0% - 19%	20% - 39%	40% - 59%	60% - 74%	75% - 100%

Toelichting

Welk advies geven deelnemers in dit cluster?
Deze deelnemers zetten in op een lagere energiebesparing (15,8PJ) dan het doel (20PJ), vergelijkbaar met cluster 1, al zijn zij het onderling vaker eens over de maatregelen die gekozen moeten worden. Zo zetten zij het vaakst in op *rekeningrijden* en minder vaak op praktische maatregelen voor vrachtverkeer.

Welke deelnemers zitten er in dit cluster?
In dit cluster, zien we ten opzichte van de andere clusters, meer deelnemers met het volgende profiel: er zitten relatief veel deelnemers in die jonger zijn dan 35 jaar en die een middelbaar opleidingsniveau hebben (bovenbouw voortgezet onderwijs of middelbaar beroepsonderwijs). Verder wonen de mensen in dit cluster relatief vaak in stedelijk gebied waar zij samenwonen met één andere persoon, zonder kinderen. In het dagelijks leven zijn zij met name scholier of student. In vergelijking met de andere clusters, bezitten relatief veel mensen in dit cluster geen auto. Maandelijks kunnen ze niet makkelijk maar ook niet moeilijk rondkomen.

Cluster 3: 21% van de deelnemers

Studie 2

Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	93%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	72%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	14%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	59%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	69%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	72%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	47%
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen	50%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen	44%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	10%
Energiebesparing (PJ)	22,0

Legenda: *percentage deelnemers dat een maatregel adviseert*

0% - 19%	20% - 39%	40% - 59%	60% - 74%	75% - 100%

Toelichting

Welk advies geven deelnemers in dit cluster?
Deze deelnemers zetten in op het behalen van het doel door gemiddeld 22PJ te besparen met de maatregelen. Er is brede consensus over de stimulerende maatregelen en maatregelen die een bepaalde sector (vrachtvervoer en zakelijke lease) raken. En deelnemers zijn het vaak eens over dat rekeningrijden niet ingezet zou moeten worden.

Welke deelnemers zitten er in dit cluster?
In dit cluster, zien we ten opzichte van de andere clusters, meer deelnemers met het volgende profiel: er zitten relatief veel vrouwen in die een middelbaar opleidingsniveau hebben. Verder wonen de deelnemers in dit cluster zowel in stedelijk als in landelijk gebied, waarbij er iets meer deelnemers in het landelijke gebied wonen dan in andere clusters. Met hun huishouden bezitten ze meestal één auto. Veel van hen wonen samen met één andere persoon, zonder kinderen.

Cluster 4: 14% van de deelnemers

Studie 2

Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	83%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	89%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	43%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	61%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	79%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	78%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	72%
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen	74%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen	63%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	48%
Energiebesparing (PJ)	31,7

Legenda: *percentage deelnemers dat een maatregel adviseert*

0% - 19%	20% - 39%	40% - 59%	60% - 74%	75% - 100%

Toelichting

Welk advies geven deelnemers in dit cluster?
Deze groep deelnemers zet maximaal in op energiebesparing ten opzichte van de andere groepen, door gemiddeld 31,7PJ te besparen. Hiervoor adviseren ze de meeste maatregelen te nemen, met de minste voorkeur voor maatregelen die rijden duurder maken.

Welke deelnemers zitten er in dit cluster?
In dit cluster, zien we ten opzichte van de andere clusters, meer deelnemers met het volgende profiel: er zitten relatief veel deelnemers in die 65 jaar of ouder zijn en zijn daarmee vaak gepensioneerd. Ze wonen vaak alleen en omschrijven hun woonomgeving als niet landelijk en niet stedelijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een dorp. Wel bezitten relatief veel deelnemers in dit cluster één auto, al lijken ze deze gemiddeld weinig te gebruiken.

Cluster 5: 10% van de deelnemers

Studie 2

Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken	27%
Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden	12%
Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer	7%
De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog	4%
Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg	9%
Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder	15%
Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het OV	17%
In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen	4%
Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen	12%
De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%	4%
Energiebesparing (PJ)	5,6

Legenda: *percentage deelnemers dat een maatregel adviseert*

0% - 19%	20% - 39%	40% - 59%	60% - 74%	75% - 100%

Toelichting

Welk advies geven deelnemers in dit cluster?
Deze deelnemers kiezen weinig maatregelen en besparen de minste energie van de vijf groepen door 5,6PJ te besparen. Ze lijken het onderling eens dat het doel met deze maatregelen niet ingevuld kan of hoeft te worden.

Welke deelnemers zitten er in dit cluster?
In dit vijfde cluster zitten, ten opzichte van de andere clusters, relatief veel deelnemers die 35 tot en met 64 jaar oud zijn. En die een praktische opleiding hebben gevolg (basisonderwijs of onderbouw voortgezet onderwijs). In het dagelijks leven zijn relatief veel mensen in deze groep arbeidsongeschikt. Of zij zijn huisman of huisvrouw. Maandelijks kunnen veel van hen (zeer) moeilijk rondkomen.

3.4 Resultaten motivaties keuzetaak studie 1 en 2

Nadat deelnemers hun keuzes hadden gemaakt in het onderzoek, werd hen gevraagd om de keuzes toe te lichten. Van deze toelichtingen zijn 2.000 motivaties geanalyseerd. Per maatregel zijn er 100 motivaties geanalyseerd van deelnemers die een maatregel wel hebben gekozen. En 100 motivaties per maatregel van deelnemers die een maatregel niet hebben gekozen. Deze analyses zijn gedaan op basis van de motivaties van zowel studie 1 als studie 2 deelnemers.

Dit hoofdstuk geeft inzicht in van veelgenoemde argumenten om wel of niet een maatregel te adviseren.

Algemene duiding van de motivaties

Studie 1 Studie 2

Gekeken naar de motivaties die mensen geven bij het wel of niet kiezen van maatregelen, zien we enkele rode draden:

- **Bij iedere maatregel worden fundamentele argumenten vóór en tegen benoemd.** Als een deelnemer een maatregel niet kiest, kan dit ofwel zijn omdat iemand er bezwaren bij heeft, ofwel omdat iemand geen bezwaren heeft maar ook geen noodzaak ziet om de maatregel te kiezen (bijvoorbeeld als het energiebesparingsdoel al is gehaald). In dit onderzoek zien we bij alle maatregelen fundamentele argumenten vóór en tegen. Fundamentele argumenten tegen een maatregel zijn bijvoorbeeld zorgen en bezwaren. Een fundamenteel argument voor een maatregel laat bijvoorbeeld zien dat een maatregel essentieel is.

- **Tegenstellingen in de argumenten voor maatregelen.** In de motivaties zien we tegenstellingen tussen mensen die de maatregel wel of niet kiezen. Dit duidt erop dat er ofwel een diffuus beeld is van het effect van de maatregel, ofwel een andere houding ten opzichte van een thema. Dit zien we bijvoorbeeld bij **de noodzakelijkheid van een auto**: sommige deelnemers wijzen erop dat autorijden optioneel is en vervangen kan worden met alternatieven (OV of fiets). Terwijl andere deelnemers benoemen dat de auto (voor sommigen) noodzakelijk is. Ook zien we tegenstellingen als het gaat over **thuiswerken**; sommigen zien thuiswerken als iets positiefs, terwijl anderen thuiswerken als iets negatiefs zien.

- **Mensen kijken breder dan het energievraagstuk.** Vaak wijzen mensen die een maatregel kiezen op positieve effecten van een maatregel (naast de energiebesparing). Het meest genoemd wordt het positieve effect op het milieu. Daarnaast wordt de afname van verkeersdrukte en files genoemd als reden om maatregelen te kiezen.

- **Effectiviteit is voor sommigen een reden om een maatregel wel of niet te kiezen.** Bij veel maatregelen zien we motivaties terug die erop wijzen dat een maatregel wel of niet effectief is. Dit lijkt voor een deel van de deelnemers de reden om een maatregel wel of niet te kiezen, zonder dat zij daarbij andere overwegingen benoemen. Dit duidt erop dat een deel van de mensen het belangrijk vindt dat een maatregel effectief (genoeg) is als deze ingevoerd wordt.

- **Bij maatregelen die een specifieke sector raken, speelt het gevoel van rechtvaardigheid een rol.** Bij maatregelen die vrachtverkeer of de zakelijke sector raken, zien we meer motivaties terug over eerlijkheid en rechtvaardigheid dan bij andere maatregelen. Hierbij zijn er zowel mensen die vinden dat het rechtvaardig is als deze sectoren een grotere bijdrage (in energiebesparing of geld) leveren, als mensen die vinden dat het onrechtvaardig is om een breed probleem op te lossen met maatregelen die bedrijven raken.

De volgende pagina's geven een samenvatting van de motivaties per maatregel. In bijlage 7.5 is het volledige overzicht van argumenten per maatregel te vinden, inclusief voorbeelden van motivaties.

Algemene duiding van de motivaties per maatregel

Studie 1 Studie 2

Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken

- Mensen die de maatregel wel en niet kiezen zijn het vaak oneens over de mate waarin thuiswerken positief of negatief is:
    - Mensen die de maatregel kiezen geven bijvoorbeeld aan dat thuiswerken makkelijk te realiseren is, handig is voor werknemers en leidt tot hogere arbeidsproductiviteit.
    - Tegelijkertijd uiten mensen die de maatregel niet kiezen veelal zorgen, onder andere over of dit haalbaar is en dat het minder fijn is voor werknemers.
- Deelnemers die deze maatregel kiezen wijzen daarnaast vaak op andere positieve effecten van deze maatregel, zoals afname van verkeersdrukte en verbetering van het milieu.

Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer

- Deelnemers die de maatregel kiezen wijzen vaak op de achterliggende gedachte dat mensen die vervuiling veroorzaken, hier meer voor moeten betalen dan mensen die dit niet of minder doen. Ook denken mensen dat er bewust gekozen wordt voor de auto of juist vaker voor alternatieven zoals openbaar vervoer.
- Mensen die de maatregel niet kiezen hebben vooral zorgen over de betaalbaarheid, in algemene zin of voor specifieke groepen (bijvoorbeeld mensen waarvoor autorijden noodzakelijk is of mensen met een lager inkomen).

Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden

- In de motivaties wijzen veel deelnemers die de maatregel kiezen op de uitstoot en milieueffecten van de maatregel. Ook worden er andere positieve effecten gezien, zoals minder ruimtegebruik.
- Mensen die de maatregel niet kiezen, hebben het vaak over de keuze om een grote auto te hebben; sommige mensen hebben dit nodig, anderen willen hier vrije keuze in hebben of denken dat stimuleren niet helpt.

De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog

- In de motivaties om deze maatregel te kiezen wordt er regelmatig op gewezen dat vrachtwagens veel kilometers afleggen en dat er veel vrachtwagens op de weg zijn. Het is volgens veel deelnemers daarmee terecht dat deze sector meer belasting betaalt.
- Mensen die de maatregel niet kiezen uiten vooral zorgen over de effecten van de maatregel, namelijk dat de kosten voor consumenten hoger worden of dat het negatief is voor het bedrijfsleven. Dit wordt niet altijd als eerlijk ervaren.

Algemene duiding van de motivaties per maatregel

Studie 1 Studie 2

Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg

- Deelnemers die deze maatregel kiezen, noemen dat deze effectief is en de positieve effecten heeft op het milieu. Ook is het argument terug te zien dat dit leidt tot minder vrachtwagens op de weg.
- Mensen die de maatregel niet kiezen, vinden het niet passend bij de Nederlandse wegen en zien gevaren. Ook zijn er mensen die noemen dat de maatregel niet effectief is en hoge kosten met zich meebrengt.

Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het openbaar vervoer

- Waar mensen die de maatregel kiezen het vooral hebben over de fietspaden en het openbaar vervoer, benoemen mensen die de maatregel niet kiezen vooral de autowegen.
- De groep die de maatregel kiest, noemt bijvoorbeeld dat het beter is om te fietsen of met het OV te reizen en ook dat het OV momenteel al duur is. Daarnaast zien zij geen noodzaak om autowegen te verbeteren.
- Deelnemers die deze maatregel niet kiezen, wijzen op achterstallig onderhoud van wegen, negatieve effecten van slechte wegen en ook de onbetrouwbaarheid van het OV als alternatief.

Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder

- Veel mensen die deze maatregel kiezen, hebben het over het 'zakelijke' karakter van de lease en geven aan dat deze dus niet bedoeld is voor privégebruik. Ook wordt benoemd dat het een luxe is om zakelijke lease te rijden en dat het eerlijker is als deze rijders evenveel betalen voor autogebruik als anderen.
- Onder mensen die de maatregel niet kiezen zijn vooral zorgen te lezen dat mensen daardoor een tweede auto voor privégebruik aanschaffen. Ook wordt benoemd dat zakelijke lease al veel geld kost en dus niet duurder zou moeten worden.

In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen

- Mensen die de maatregel kiezen, noemen veel positieve effecten van de maatregel; betere luchtkwaliteit, goed voor het milieu, meer rust in de steden en minder geluidsoverlast.
- Mensen die de maatregel niet kiezen, noemen vaak de negatieve effecten voor bedrijven en ondernemers, zoals de kosten die erbij komen kijken en het buitensluiten van bedrijven die niet elektrische kunnen rijden.

Algemene duiding van de motivaties per maatregel

Studie 1 Studie 2

Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen

- Verschillen in motivaties voor deze maatregel komen voor een deel voort uit het perspectief van werknemer of werkgever.
- Veel deelnemers die deze maatregel kiezen, beschrijven alternatieven die werknemers hebben, zoals; met het OV of de fiets naar werk komen, vaker thuiswerken, carpoolen of dichter bij huis werken.
- Tegelijkertijd hebben deelnemers die de maatregel niet kiezen het vaak over de consequenties voor werkgevers. Bijvoorbeeld dat het moeilijker wordt om personeel te vinden en de hogere kosten die erbij komen kijken. Ook wordt genoemd dat de werknemer hier negatieve gevolgen van kan ervaren, zoals kosten die doorberekend worden.

De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%

- Mensen die deze maatregel kiezen, hebben het vaak over dat het beter is als er minder auto's op fossiele brandstoffen rijden, in de vorm van minder auto's in totaal ofwel meer gebruik van hybride of elektrische auto’s.
- Wel zijn er ook onder deelnemers die de maatregel kiezen, zorgen over de kosten voor autorijders. Deze wordt breed gedeeld onder deelnemers die de maatregel niet kiezen. Waarbij er zorgen zijn voor de kosten voor iedereen maar ook specifiek voor mensen met lagere inkomens of zij die afhankelijk zijn van hun auto.

4. Resultaten van de vraag wat deelnemers vinden dat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst

Resultaten van de vraag: als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: …

Resultaten van de vraag wat deelnemers vinden dat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst

Studie 1 Studie 2

Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid:
(deelnemers konden op deze vraag meerdere antwoorden geven)

Toelichting

- De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers de overheid een bepaalde aanpak adviseert als een energietekort zou ontstaan in de toekomst. Aangezien de resultaten van deze vraag geen significant verschil laten zien tussen de twee studies, worden de resultaten van de twee studies samen gepresenteerd.

- Bijna de helft van de deelnemers (**46%**) vindt dat de overheid de maatregelen moet nemen die de deelnemers in dit onderzoek hebben geadviseerd. **5%** van de deelnemers vindt dat de overheid niets moet doen om een energietekort te voorkomen of op te lossen.

- Deelnemers konden meerdere antwoorden geven. Zo was er ook een combinatie mogelijk op de optie dat de overheid niets moet doen:
  - Driekwart van de deelnemers die vinden dat de overheid niets moet doen om het energietekort op te lossen, kiest geen andere antwoorden.
  - Een kwart van de deelnemers die vindt dat de overheid niets moet doen, vindt daarnaast dat de overheid moet zorgen dat er meer fossiele energie is.

- De antwoordoptie dat de overheid de geadviseerde maatregelen moet nemen van dit onderzoek, is het vaakst in combinatie met een ander advies gekozen.
  - Van de deelnemers die vinden dat de overheid de maatregelen moet nemen die de deelnemers adviseren, heeft de helft alleen dit antwoord gegeven.
  - Een derde van deze deelnemers vindt dat de overheid (ook) andere maatregelen moet nemen die zorgen voor energiebesparing door vervoer.
  - En een zesde van deze deelnemers geeft aan dat de overheid naast de maatregelen geadviseerd in dit onderzoek moet zorgen dat er meer fossiele energie is.

Wat vinden verschillende sociaal-demografische groepen over de aanpak van de overheid bij een energietekort in de toekomst?

Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid:
(deelnemers konden op deze vraag meerdere antwoorden geven)

Studie 1 | Studie 2

Maatregel	Gender	Leeftijd	Opleiding	Financiële situatie	Woon-omgeving	Autobezit
De maatregelen moet nemen die ik in dit onderzoek heb geadviseerd.		O	O	O		
Andere maatregelen moet nemen die zorgen voor energiebesparing door vervoer.		X	O			O
Moet zorgen dat er meer fossiele energie is (zoals benzine en diesel).		X		X		O
Niets moet doen om het energietekort te voorkomen of op te lossen.		X				

Toelichting

- De tabel laat zien welke kenmerken van deelnemers verschillende voorkeuren op een aanpak van de overheid bij een toekomstig energietekort verklaren. Er is getoetst of er een significant* verschil is voor de inzet op elke aanpak door de verschillende groepen. Een **X** of **O** in de tabel geeft aan dat er een significant verschil is.
    - Een **X** in de tabel houdt in dat een antwoord vaker wordt gegeven door deelnemers met een lagere leeftijd, praktische/middelbare opleiding, moeilijkere financiële situatie of één of geen auto.
    - Een **O** in de tabel houdt in dat een antwoord vaker wordt gegeven door deelnemers met een hogere leeftijd, theoretische opleiding, makkelijkere financiële situatie of meer dan één auto.
- Het advies van mannen en vrouwen en van deelnemers met verschillende woonomgevingen verschillen niet significant van elkaar. Kenmerken van deelnemers die wel verschillende voorkeuren op (meerdere) maatregelen verklaren, zijn: leeftijd, opleiding, financiële situatie en autobezit.
- In de bijlage 7.6 presenteren we de keuzes van verschillende groepen deelnemers met uitsplitsingen naar gender, leeftijd, opleiding, financiële situatie, woonomgeving en autobezit.

* $p < 0,05$

5. Deelnemerservaring

Inhoudsopgave

We lichten in dit hoofdstuk toe wat deelnemers van het onderzoek vonden.

Gemiddeld geven deelnemers een 7,7 aan het onderzoek

Studie 1 | Studie 2

Toelichting

De bovenste grafiek hiernaast laten zien welk rapportcijfer deelnemers gaven aan het onderzoek.

- Deelnemers zijn positief over het onderzoek: **96%** van de deelnemers geeft het onderzoek een voldoende. Het gemiddelde rapportcijfer is een **7,7**. Dit is hoog vergeleken met andere PWE-onderzoeken.
- Het gemiddelde rapportcijfer verschilt nauwelijks tussen studie 1 en 2. Dit ondanks dat deelnemers van studie 1 een verplicht doel hadden voor het besparen van energie voor auto's en vrachtwagens bij energieschaarste en deelnemers van studie 2 niet.

De onderste grafiek hiernaast laat zien hoe belangrijk deelnemers hun advies vinden ten opzichte van experts.

- Een meerderheid van de deelnemers (**57%**) geeft aan het advies van inwoners en experts even belangrijk te vinden. Dit percentage ligt hoger dan in andere PWE-onderzoeken. In veel onderzoeken vindt een meerderheid het advies van experts belangrijker. Een mogelijke verklaring kan zijn dat dit onderzoek gaat over maatregelen van nationaal niveau die mogelijk veel impact kunnen hebben op het dagelijks leven van deelnemers. Ook kan het een rol spelen dat dit onderzoek gaat over een hypothetische situatie.
- **94%** van de deelnemers vindt niet alleen het advies van inwoners of alleen het advies van experts belangrijk, maar een combinatie van beiden.

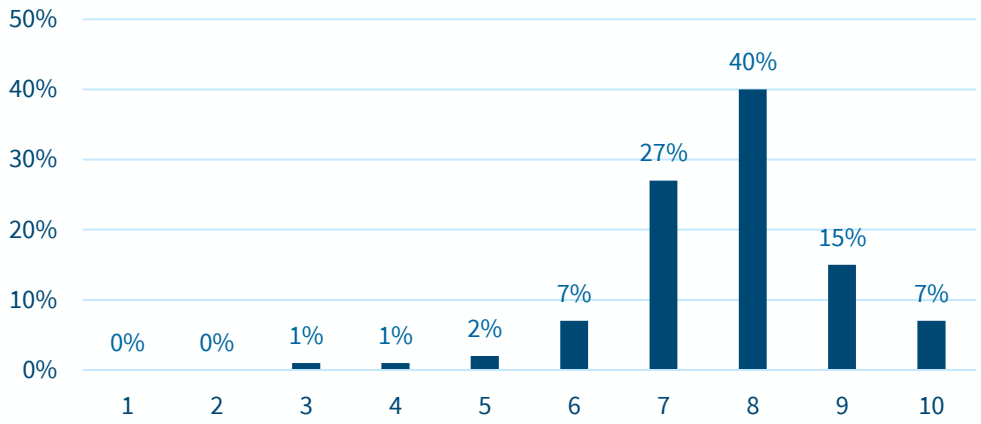
Gemiddeld rapportcijfer studie 1

7,6

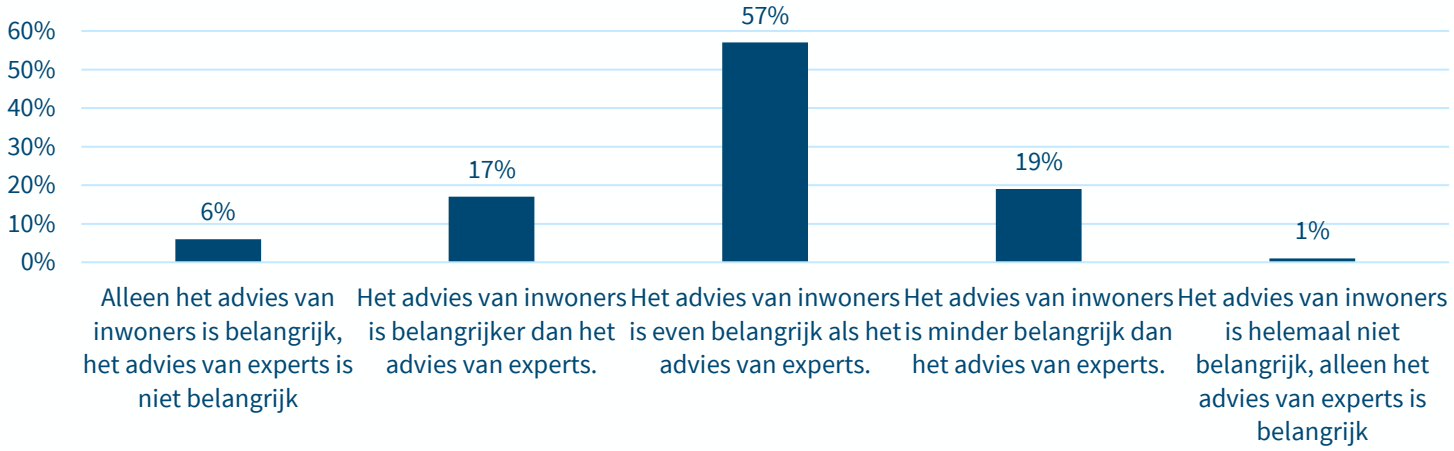
Gemiddeld rapportcijfer studie 2

7,7

Verdeling van het rapportcijfer voor studie 1 en 2



Welk advies is belangrijk?



De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

Hoe hebben deelnemers het onderzoek gewaardeerd?

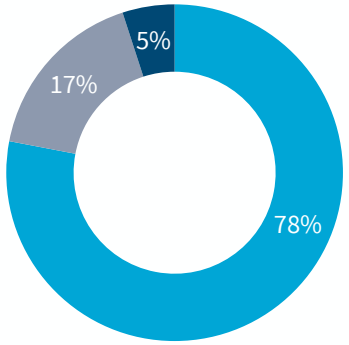
Studie 1 | Studie 2

Toelichting

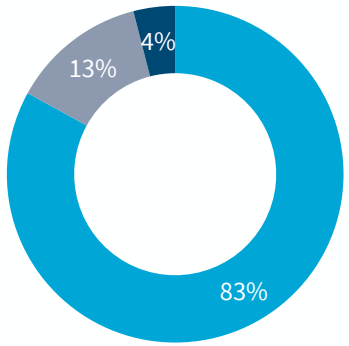
De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over het onderzoek. De belangrijkste resultaten:

- Ongeveer driekwart van de deelnemers (**78%**) geeft aan hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek. **5%** van de deelnemers kon dat niet.
- Een grote meerderheid van de deelnemers (**83%**) geeft aan er vertrouwen in te hebben dat het onderzoek eerlijk is. **4%** van de deelnemers vertrouwt hier niet op.
- Ongeveer driekwart van de deelnemers (**77%**) geeft aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. **5%** vond dat niet.
- **11%** van de deelnemers geeft aan het onderzoek moeilijk te begrijpen te vinden. **74%** van de deelnemers vond het onderzoek niet moeilijk te begrijpen.

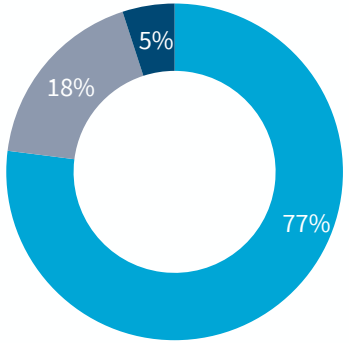
Ik kon mijn mening kwijt in deze vragenlijst



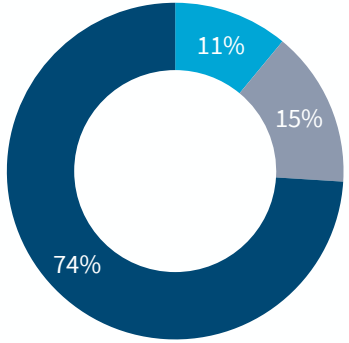
Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is



Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



Ik vond de vragenlijst moeilijk te begrijpen



(Helemaal) mee eens
Neutraal
(Helemaal) mee oneens

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

Hoe hebben deelnemers het onderzoek gewaardeerd?

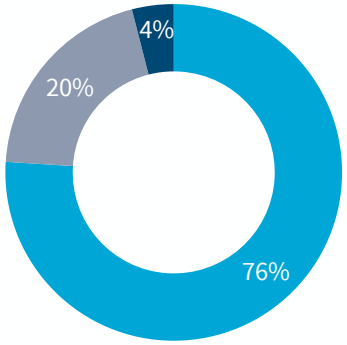
Studie 1 | Studie 2

Toelichting

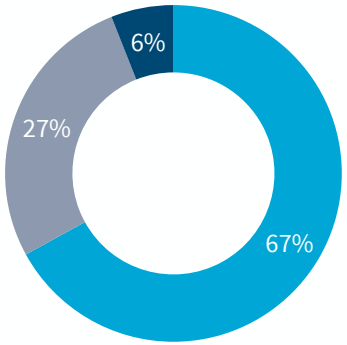
De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over het onderzoek. De belangrijkste resultaten:

- Ongeveer driekwart van de deelnemers (**76%**) geeft aan te vinden dat deze methode vaker moet worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid. **4%** vindt dat niet.
- Ongeveer twee derde van de deelnemers (**67%**) geeft aan door dit onderzoek iets te hebben geleerd over de keuzes en dilemma's van de overheid op dit thema. **6%** van de deelnemers zegt van niet.
- **60%** van de deelnemers is het (helemaal) eens met de stelling: als veel mensen meedoen aan deze vragenlijst, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren. **8%** is het hier niet mee eens.
- Twee derde (**66%**) van de deelnemers zegt meer vertrouwen te krijgen in besluiten van de overheid als de overheid inwoners vaker laat meedenken over dit soort keuzes. **9%** vindt dat niet.

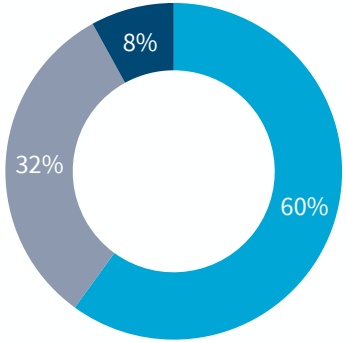
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



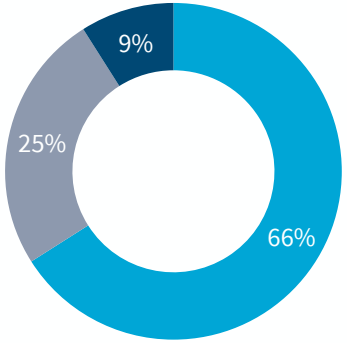
Doordat ik meedoe aan deze vragenlijst heb ik geleerd over de keuzes die de overheid moet maken over dit thema



Als veel mensen meedoen aan deze vragenlijst, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Als de overheid vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de overheid



(Helemaal) mee eens
Neutraal
(Helemaal) mee oneens

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

6. Methodologie en verantwoording

In dit hoofdstuk wordt toegelicht welke methodologische keuzes er in dit onderzoek zijn gemaakt.

Het ontwerp en de uitvoering van dit onderzoek vond plaats in drie fases

Overzicht van het proces: Welke stappen zijn doorlopen?

1 Ontwerp van het PWE-onderzoek

April 2024

- Ontwerpsessie met onderzoekers
- Ontwerpen van de PWE (versie 1)
- Ontwerpen van de PWE (versie 2)

2 Openstelling en dataverzameling

24 januari 2025 tot 3 februari 2025

- Onderzoek in twee studies
- Data-cleaning en post-stratificatie

3 Analyse en rapportage

Februari - april 2025

- Schrijven van het rapport

Fase 1: het ontwerpen van de PWE

De PWE-raadpleging is ontworpen in samenwerking met het KiM en met input van experts.

Ontwerpsessie – 19 april 2024
Voorafgaand aan deze sessie had Populytics een tweetal concept-ontwerpen gemaakt voor het PWE-onderzoek op basis van input van het KiM. Tijdens de sessie zijn deze concepten besproken met onderzoekers van het KiM. Er is allereerst gekeken naar de hoeveelheid maatregelen, die destijds te groot was om in één keuzetaak op te nemen, en daarnaast gesproken over de formulering van de maatregelen. Ook is besproken welke effecten deelnemers te zien zouden krijgen, en is een start gemaakt met de informatieve teksten per maatregel.

Feedbackrondes
In meerdere feedbackrondes via e-mail zijn de informatieve teksten aangescherpt en de effecten gevalideerd. Hierbij is tevens gebruik gemaakt van een rapportage van CE Delft over de maatregelen en doorrekening van de effecten van deze maatregelen. Ook is getoetst of de maatregelen in de praktijk haalbaar zijn. Dit heeft geleid tot een ontwerp met 10 mogelijke maatregelen.

Testronde
In juni 2024 is een testronde uitgevoerd van de PWE met 300 deelnemers.

Laatste interne sessie en controle door Populytics
In een laatste interne feedbackronde heeft Populytics de opzet van het PWE-onderzoek beoordeeld. Op basis van de feedback zijn enkele kleine aanpassingen doorgevoerd. Daarnaast is besloten het onderzoek uit te voeren in twee studies om te onderzoeken of mensen andere keuzes maken wanneer ze verplicht moeten besparen (studie 1) of wanneer dit niet verplicht is (studie 2).

Fase 1: het ontwerpen van de PWE

Een Participatieve Waarde Evaluatie bestaat uit drie aspecten:

1. Het vaststellen van de **vraagstelling en vorm** van de PWE
2. De **opties** waaruit de deelnemer kan kiezen en de **informatie** over de opties en de effecten ervan
3. Een **beperking** waardoor deelnemers niet alle opties kunnen kiezen

Opties en informatie

De opties zijn geformuleerd op basis van de te verwachten effecten van de keuzes. Voor deze effecten is de rapportage van CE Delft als uitgangspunt genomen. De effecten die daarin beschreven worden zijn vertaald naar het PWE-onderzoek. Hiervoor is de energiebesparing per maatregel vastgesteld als de middenwaarde van de range die door CE Delft is berekend. Verder zijn de voor de effecten de berekeningen van CE Delft voor in het jaar 2040 aangehouden. Om de keuzes intuïtief en begrijpelijk te maken, is ervoor gekozen om geen mogelijke overlap tussen maatregelen te includeren. Daarmee gaat het om een optelling van de effecten van de maatregelen. De informatie over de opties is bepaald in samenwerking met onderzoekers van het KiM.

Vraagstelling en vorm

De vraagstelling is bepaald door het KiM. Het betreft een concrete vraag (wat zijn de voorkeuren van mensen ten aanzien van een set maatregelen?) op basis van een *scenario*. Als dit scenario zich voordoet, kunnen de beschreven maatregelen wel of niet ingezet worden. Voor enkele maatregelen geldt dat ze niet *een beetje* ingezet kunnen worden, omdat het bijvoorbeeld gaat over het toelaten van andere voertuigen op de snelweg. Daarom is gekozen om als vorm een *pickmode PWE* te hanteren (zie ook het keuzeschema op de volgende pagina).

Beperking

De beperking in het onderzoek werd gevormd door het doel van energiebesparing. Hierbij ging het om een fictief doel; er is namelijk nog niet duidelijk hoe groot de nodige energiebesparing zal zijn als het scenario zich voordoet. In de PWE is de hoogte van het energiebesparingsdoel daarom bepaald op basis van de potentie van de maatregelen. Dit betekent dat is gekeken hoe hoog het doel moest zijn om te zorgen dat (1) deze niet ingevuld kan worden met 1 maatregel en (2) niet alle maatregelen met grote energiebesparing nodig zijn. De doelstelling van 20PJ (41% van de totale potentie) voldeed hieraan.

Welk type PWE kies je?

Wat is de aard van de beperking?

Er is **een concrete, meetbare beperking** zoals een budget of uitvoeringscapaciteit. Ook een beperkend beleidsdoel kan een optie zijn. De keuze gaat waarschijnlijk over concrete beleidsopties die gebruikmaken van schaarse publieke middelen of goederen

Zijn de keuze-opties gradueel of discreet?

Discreet: Deelnemers kiezen hun voorkeursopties. De overige opties kiezen zij niet. Ze stellen hun eigen voorkeursbeleid samen.

Type
Pick mode

- Werkt optimaal voor het beoordelen en afwegen van concrete beleidsopties

Gradueel: Deelnemers kunnen een (beetje) meer of minder inzetten op een optie. Bijvoorbeeld meer of minder budget toekennen aan een beleidsoptie.

Type
Closed slider mode

- Slider mode met een concrete beperking, zoals budget, ruimte of een kwantitatief beleidsdoel

Er is **een algemeen idee van beperkte publieke middelen**. De keuze gaat waarschijnlijk over doelen, principes en/of waarden.

Is de keuze-situatie relatief of absoluut?

Relatief: Deelnemers geven aan of ze meer of minder willen inzetten op een optie *ten opzichte van* de huidige situatie

Type
Open slider mode

- Slider mode met een algemene beperking, zoals inspanning

Absoluut: Deelnemers geven met punten aan hoeveel waarde ze aan een optie hechten. Des te belangrijker, des te meer punten.

Type
Points mode

- Werkt optimaal als beleids-vrijheid nog groot is. En bij waardenvraagstukken.

Geschikt om maatschappelijke waarde te berekenen

Fase 2: Onderzoek in twee studies & data-cleaning en post-stratificatie

Van de deelnemers die de raadpleging volledig hebben ingevuld, is gecontroleerd of zij de raadpleging serieus hebben genomen. Bij inspectie van de data bleek dat een groep deelnemers de raadpleging zeer snel had ingevuld. We hebben de groep deelnemers die minder dan 2 minuten over de raadpleging deed niet meegenomen in de analyses. Van de deelnemers die langer dan 2 minuten over de raadpleging deden hebben we de motivaties bij hun keuzes bekeken. Antwoorden van deze deelnemers zijn niet meegenomen in de resultaten, wanneer zij in de open velden duidelijke onzin antwoorden invulden, zoals ‘fef’, ‘A’, ‘ghghgh’, etc. Na het opschonen zijn er **2.725** deelnemers die hun advies hebben gegeven door de raadpleging volledig in te vullen.

De samenstelling van deelnemers aan het PWE-onderzoek komt grotendeels, maar niet geheel, overeen met de bevolkingssamenstelling van Nederland. In dit rapport worden de resultaten van het panel herwogen met de post-stratificatie methode om representatieve uitspraken te kunnen doen op de drie kenmerken gender, leeftijd en opleiding. Het doel is om alle sociaal-demografische clusters in Nederland een stem naar rato te geven. Herwegen betekent dat we in de analyse meer gewicht hebben toegekend aan de antwoorden van deelnemers die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef en juist minder gewicht hebben toegekend aan de deelnemers die oververtegenwoordigd zijn. Er zijn geen gegevens of antwoorden weggegooid. Kort samengevat hebben we het volgende gedaan:

1. We delen de deelnemers op in verschillende groepen:

Studie 1: 2 voor gender (man/vrouw), 3 voor opleidingstype (praktisch/toegepast/theoretisch) en 3 voor leeftijd (jonger dan 35/35-64/65 of ouder).
Studie 2: 2 voor gender (man/vrouw), 3 voor opleidingstype (praktisch/toegepast/theoretisch) en 3 voor leeftijd (jonger dan 35/35-64/65 of ouder).

2. We vergelijken de verdeling van de deelnemers in studie 1 en in studie 2 met de verdeling in de populatie van Nederland.

3. We bepalen wegingsfactoren. Deze wegingsfactoren zorgen dat de antwoorden van een cluster zwaarder tellen als er relatief weinig deelnemers in het cluster zitten.

Fase 3: Schrijven van het rapport

- De basis voor deze rapportage is de *kwantitatieve* analyse van deelnemers op de keuzetaak (kiezen tussen 10 maatregelen) en de aanvullende vragen.
- De kwantitatieve resultaten hebben we vervolgens van duiding voorzien op basis van een *kwalitatieve* analyse van de geschreven reacties van deelnemers. Hierbij analyseren wij honderd reacties per maatregel en identificeren de meest voorkomende hoofdargumenten die deelnemers gebruiken om aan opties veel of weinig punten toe te kennen. Deze kwalitatieve analyse is uitgevoerd door onderzoekers van zowel Populytics als het KiM.
- In deze rapportage laten we argumenten zien van deelnemers aan de raadpleging. In de bijlage zijn deze argumenten voorzien van citaten. Deze zijn geselecteerd zodat ze illustratief zijn voor de hoofdargumenten.
- Deze rapportage is opgesteld door Populytics.

7. Bijlagen

In dit hoofdstuk staan de volgende bijlagen:

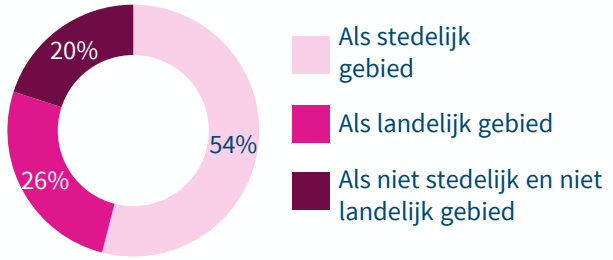
7.1. Overzicht van extra kenmerken van deelnemers
7.2. Aanvulling bij hoofdstuk 3: uitsplitsingen keuzetaak voor studie 1
7.3. Aanvulling bij hoofdstuk 3: uitsplitsingen keuzetaak voor studie 2
7.4. Aanvulling bij hoofdstuk 3: resultaten Latente Klasse Cluster Analyse voor gedragskenmerken
7.5. Aanvulling bij hoofdstuk 3: resultaten motivaties per maatregel
7.6. Aanvulling bij hoofdstuk 4: uitsplitsingen van resultaten van de vraag wat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst voor studie 1 en 2

7.1 Overzicht van extra kenmerken van deelnemers

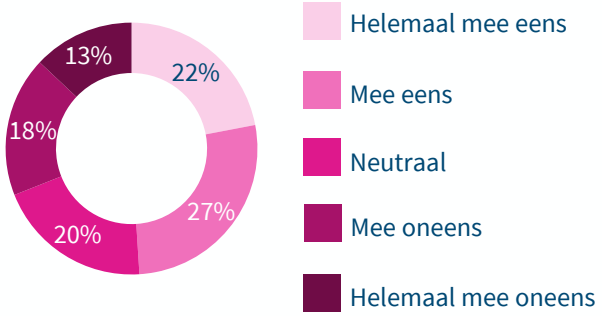
Overige kenmerken van deelnemers (1/6)

Studie 1

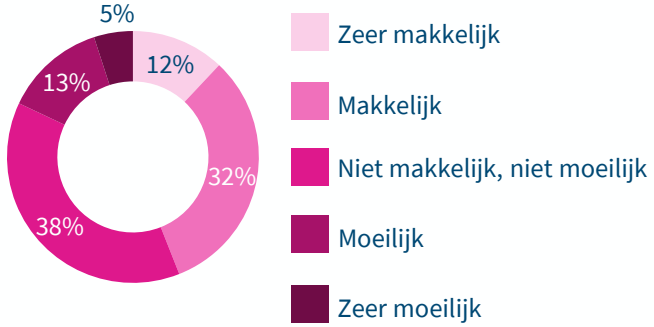
Hoe ervaar je de plek waar je woont?



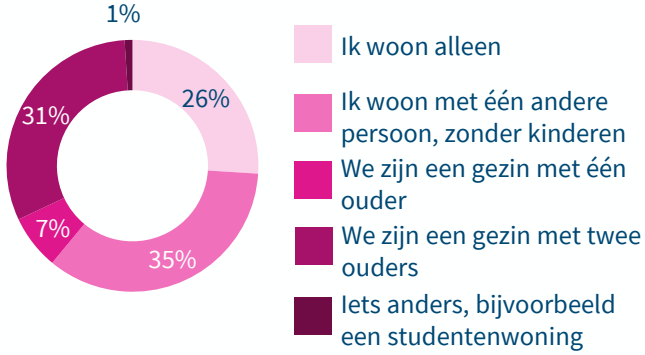
Geef aan of je het eens bent met de stelling: ik kan mijn dagelijkse activiteiten doen zonder auto.



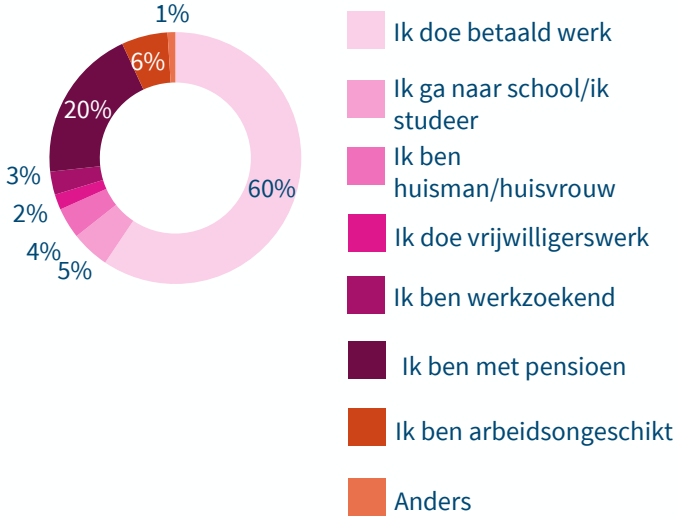
Hoe makkelijk of moeilijk kun je maandelijks rondkomen?



Wat is de samenstelling van je huishouden?



Wat doe je voornamelijk in het dagelijks leven?



Toelichting

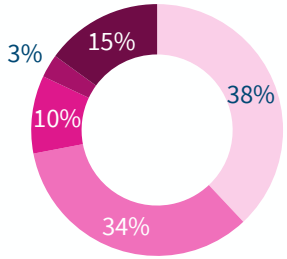
De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers van studie 1 naar de volgende kenmerken zien: hoe deelnemers hun woonplek ervaren, of deelnemers hun dagelijkse activiteiten zonder auto kunnen doen, of deelnemers maandelijks makkelijk of moeilijk kunnenrondkomen, wat de samenstelling is van het huishouden van deelnemers en wat deelnemer voornamelijk doen in het dagelijks leven.

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

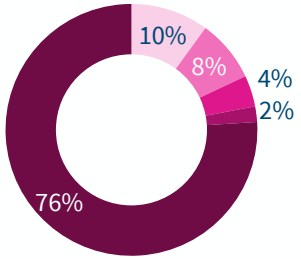
Overige kenmerken van deelnemers (2/6)

Studie 1

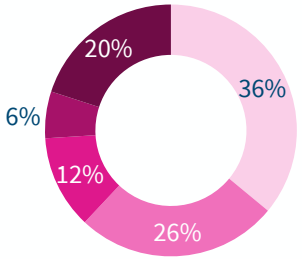
Hoe vaak maak je gebruik van: een eigen auto of bus?



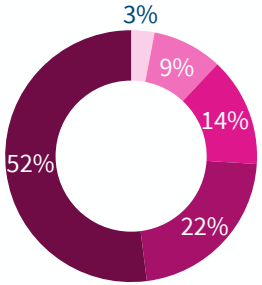
Hoe vaak maak je gebruik van: een auto of bus van mijn werk?



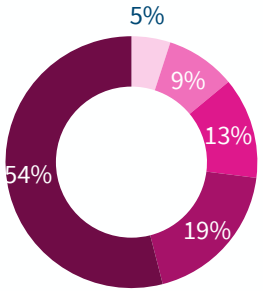
Hoe vaak maak je gebruik van: een fiets?



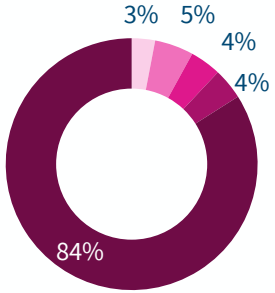
Hoe vaak maak je gebruik van: een trein?



Hoe vaak maak je gebruik van: een tram, bus of metro?



Hoe vaak maak je gebruik van: een motor, motorfiets of scooter?



Toelichting

De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers van studie 1 naar het gebruik van de volgende vervoersmiddelen:

- eigen auto of bus
- auto of bus van werk
- fiets
- trein
- tram, bus of metro
- motor, motorfiets of scooter

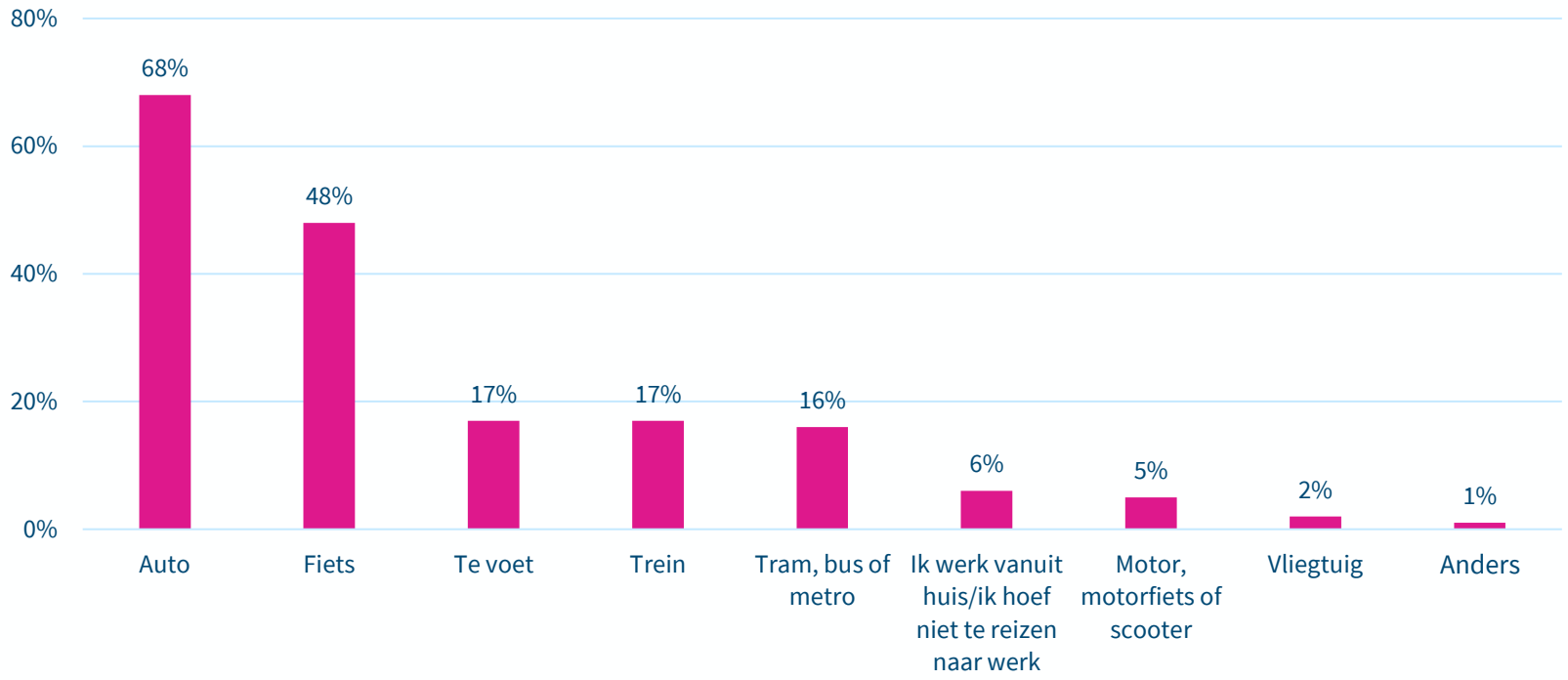
4 keer per week of meer | 1 tot 3 dagen per week | 1 tot 3 dagen per maand | 1 tot 11 dagen per jaar | (Bijna) nooit

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

Overige kenmerken van deelnemers (3/6)

Studie 1

Samenstelling van deelnemers naar: met welke vervoersmiddelen bereik je je werk?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat de samenstelling van deelnemers van studie 1 op basis van welke vervoersmiddelen de deelnemers gebruiken om hun werk te bereiken.

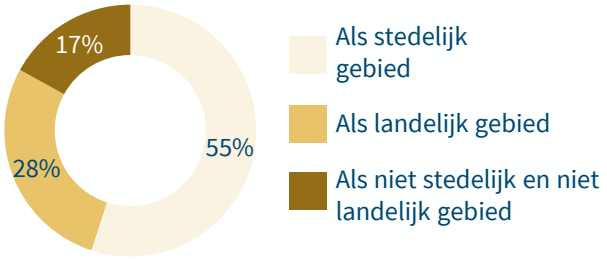
Bij deze vraag konden deelnemers meerdere antwoorden geven.

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

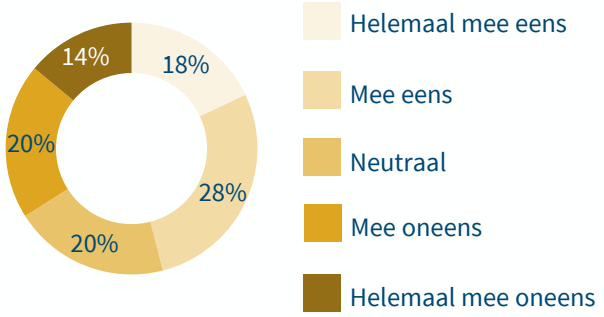
Overige kenmerken van deelnemers (4/6)

Studie 2

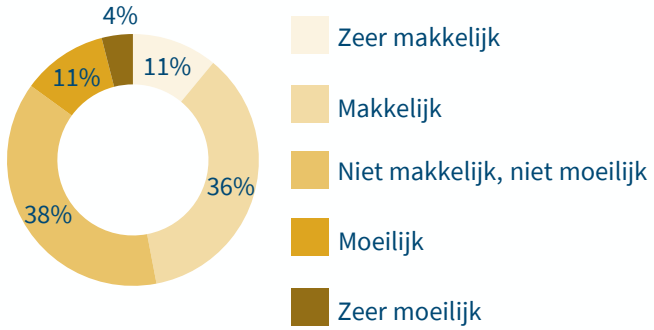
Hoe ervaar je de plek waar je woont?



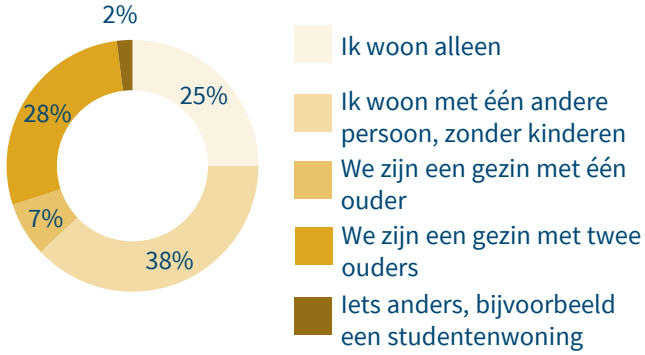
Geef aan of je het eens bent met de stelling: ik kan mijn dagelijkse activiteiten doen zonder auto.



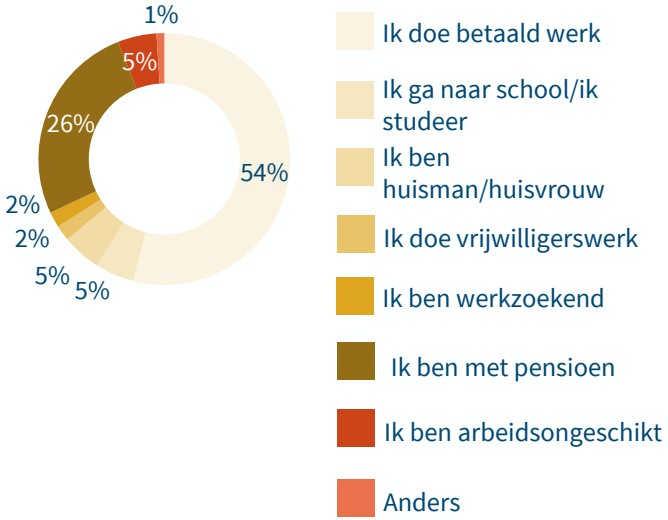
Hoe makkelijk of moeilijk kun je maandelijks rondkomen?



Wat is de samenstelling van je huishouden?



Wat doe je voornamelijk in het dagelijks leven?



Toelichting

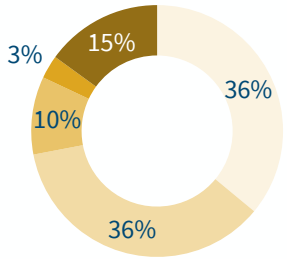
De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers van studie 2 naar de volgende kenmerken zien: hoe deelnemers hun woonplek ervaren, of deelnemers hun dagelijkse activiteiten zonder auto kunnen doen, of deelnemers maandelijks makkelijk of moeilijk kunnenrondkomen, wat de samenstelling is van het huishouden van deelnemers en wat deelnemer voornamelijk doen in het dagelijks leven.

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

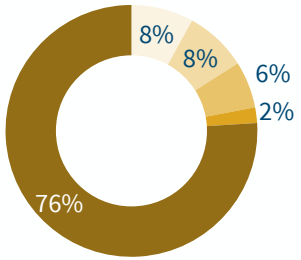
Overige kenmerken van deelnemers (5/6)

Studie 2

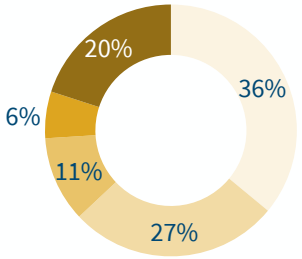
Hoe vaak maak je gebruik van: een eigen auto of bus?



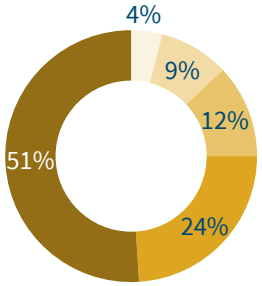
Hoe vaak maak je gebruik van: een auto of bus van mijn werk?



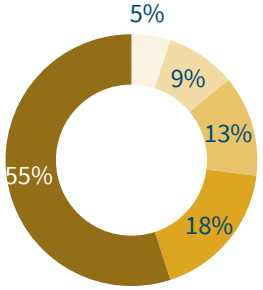
Hoe vaak maak je gebruik van: een fiets?



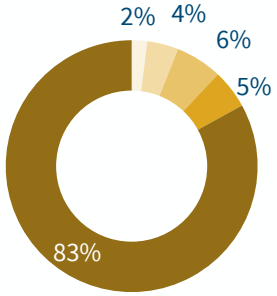
Hoe vaak maak je gebruik van: een trein?



Hoe vaak maak je gebruik van: een tram, bus of metro?



Hoe vaak maak je gebruik van: een motor, motorfiets of scooter?



Toelichting

De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers van studie 2 naar het gebruik van de volgende vervoersmiddelen:

- eigen auto of bus
- auto of bus van werk
- fiets
- trein
- tram, bus of metro
- motor, motorfiets of scooter

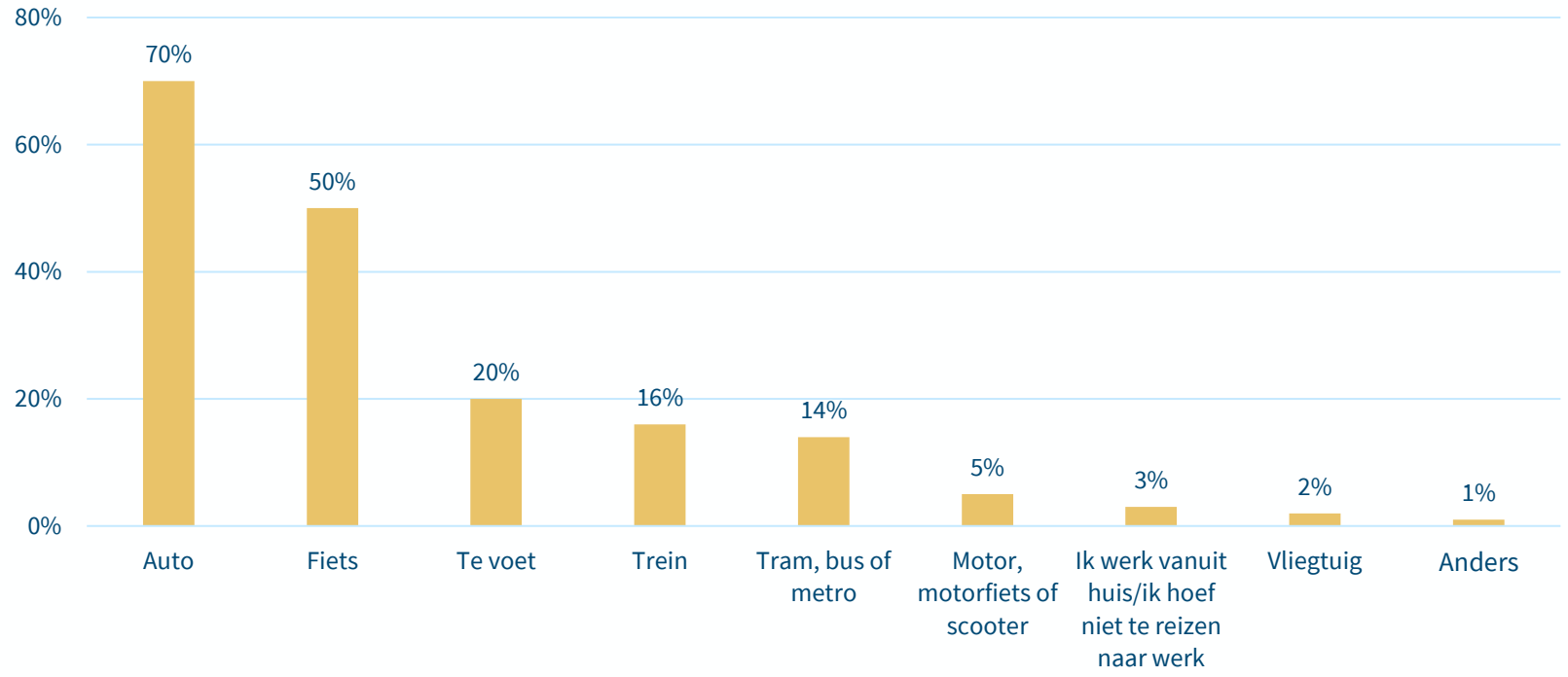
4 keer per week of meer | 1 tot 3 dagen per week | 1 tot 3 dagen per maand | 1 tot 11 dagen per jaar | (Bijna) nooit

De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

Overige kenmerken van deelnemers (6/6)

Studie 2

Samenstelling van deelnemers naar: met welke vervoersmiddelen bereik je je werk?



Toelichting

De grafiek hiernaast laat de samenstelling van deelnemers van studie 2 op basis van welke vervoersmiddelen de deelnemers gebruiken om hun werk te bereiken.

Bij deze vraag konden deelnemers meerdere antwoorden geven.

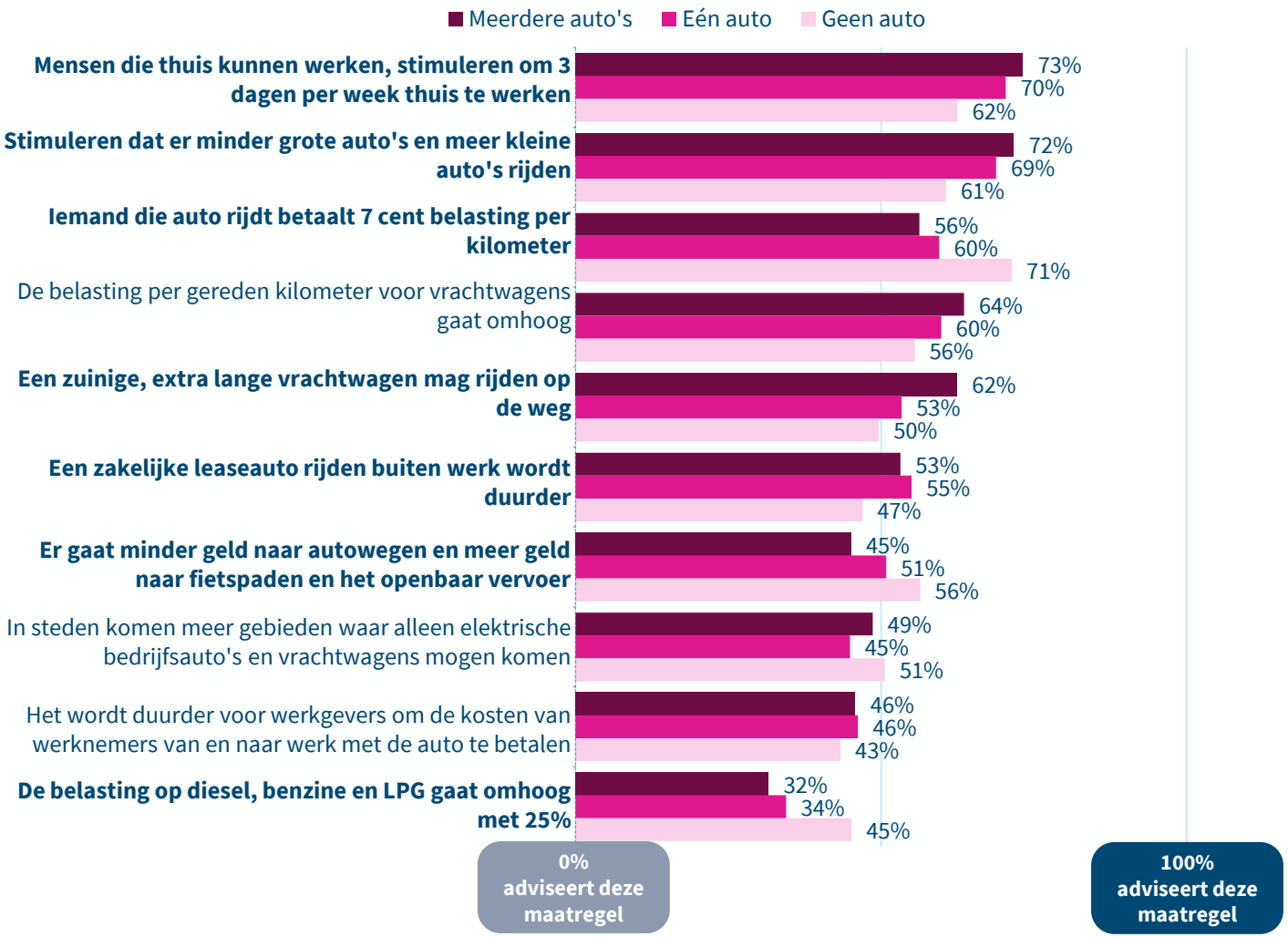
De resultaten op deze pagina zijn ongewogen.

7.2 Aanvulling bij hoofdstuk 3:

uitsplitsingen keuzetaak voor studie 1

Keuzetaak studie 1: naar autobezit per huishouden

Studie 1



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 1 een maatregel adviseert, opgesplitst naar autobezit per huishouden. Er is getoetst of deelnemers met verschillend autobezit (in hun huishouden) adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor zeven van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Hieronder volgen de maatregelen die deelnemers zonder auto significant vaker adviseren dan deelnemers die één of meerdere auto's bezitten met hun huishouden:

- *Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer.*
- *Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het openbaar vervoer.*
- *De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%.*

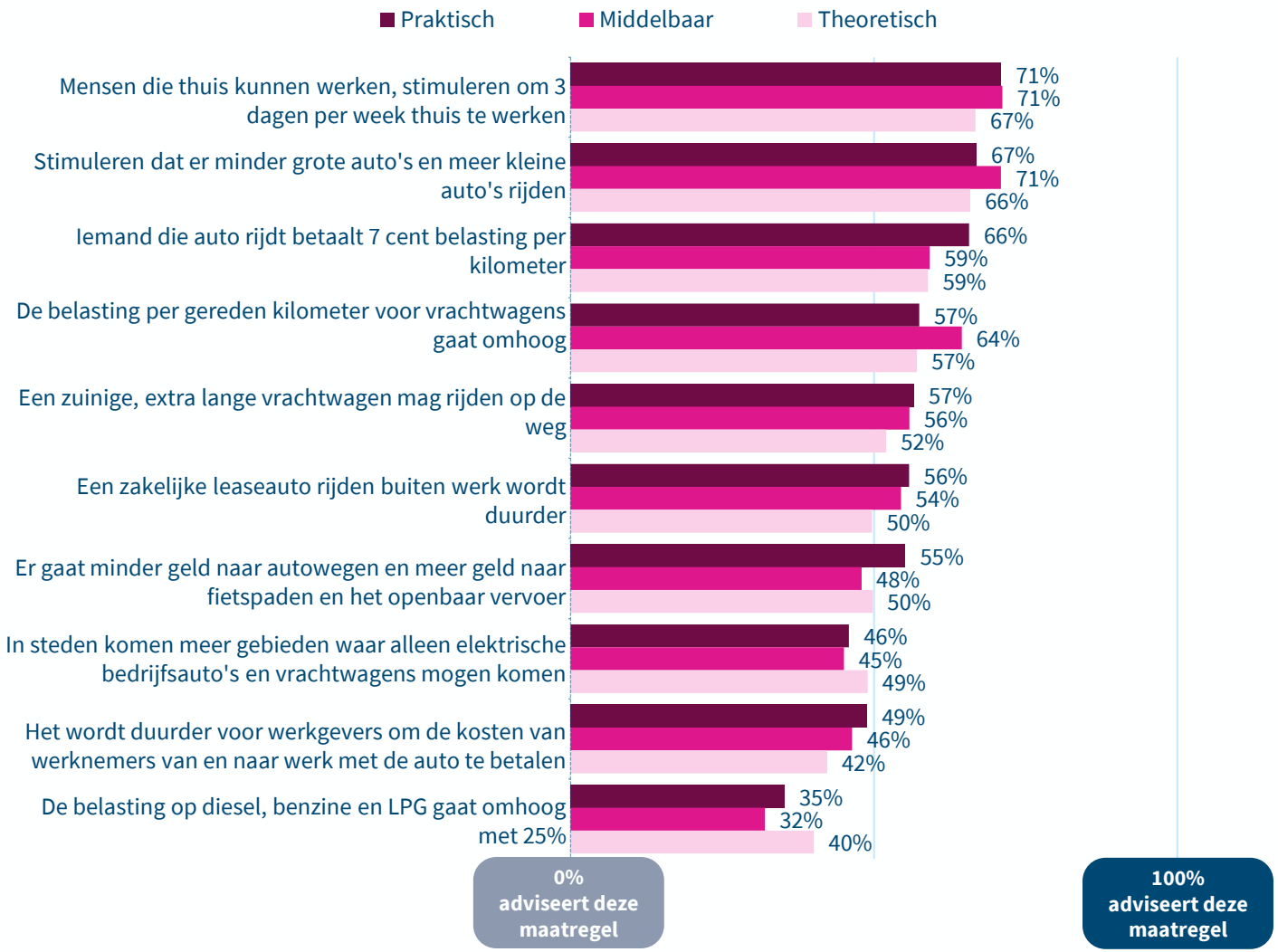
Het valt daarbij op dat deelnemers zonder auto vaker maatregelen adviseren die autogebruik meer belasten.

Hieronder volgen de maatregelen die deelnemers zonder auto significant minder vaak adviseren dan deelnemers die één of meerdere auto's bezitten met hun huishouden:

- *Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken.*
- *Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden.*
- *Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder.*

Keuzetaak studie 1: naar opleiding

Studie 1



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 1 een maatregel adviseert, opgesplitst naar opleidingstype.

Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingstypes de maatregelen anders adviseren te nemen. Hieruit blijken geen statistisch significante verschillen ($p < 0,05$). Daarmee blijkt dat opleiding niet de verschillende voorkeuren op de tien energiebesparende maatregelen voor vervoer verklaart.

Keuzetaak studie 1: naar gender

Studie 1

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 1 een maatregel adviseert, opgesplitst naar mannen en vrouwen. Er is getoetst of mannen of vrouwen adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor drie van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

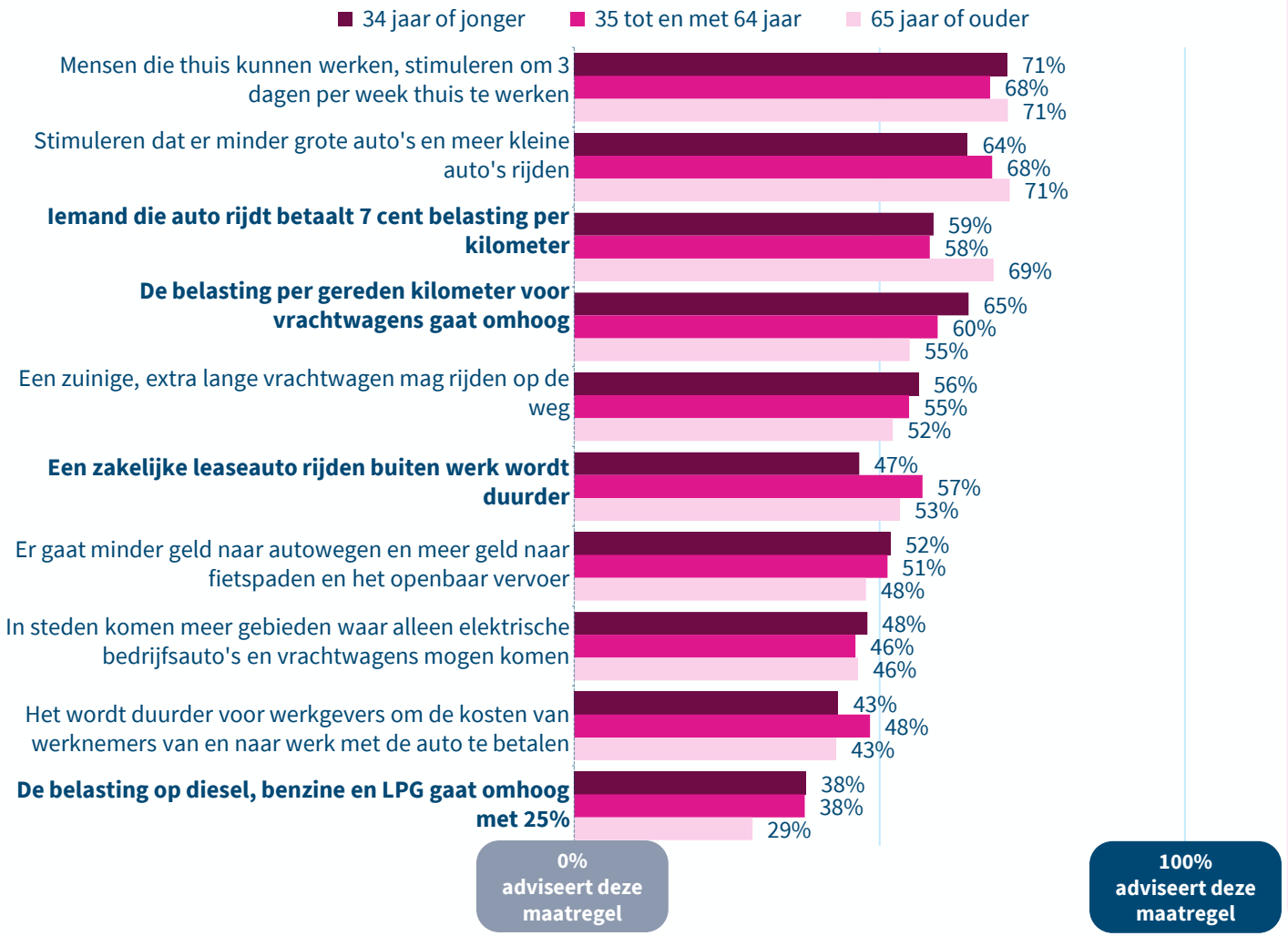
Vrouwen adviseren vaker dan mannen de volgende maatregelen:

- *Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken.*
- *Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het openbaar vervoer.*

Mannen adviseren vaker dan vrouwen de volgende maatregel: *iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer.*

Keuzetaak studie 1: naar leeftijd

Studie 1



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 1 een maatregel adviseert, opgesplitst naar leeftijd. Er is getoetst of deelnemers met een verschillende leeftijden adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vier van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

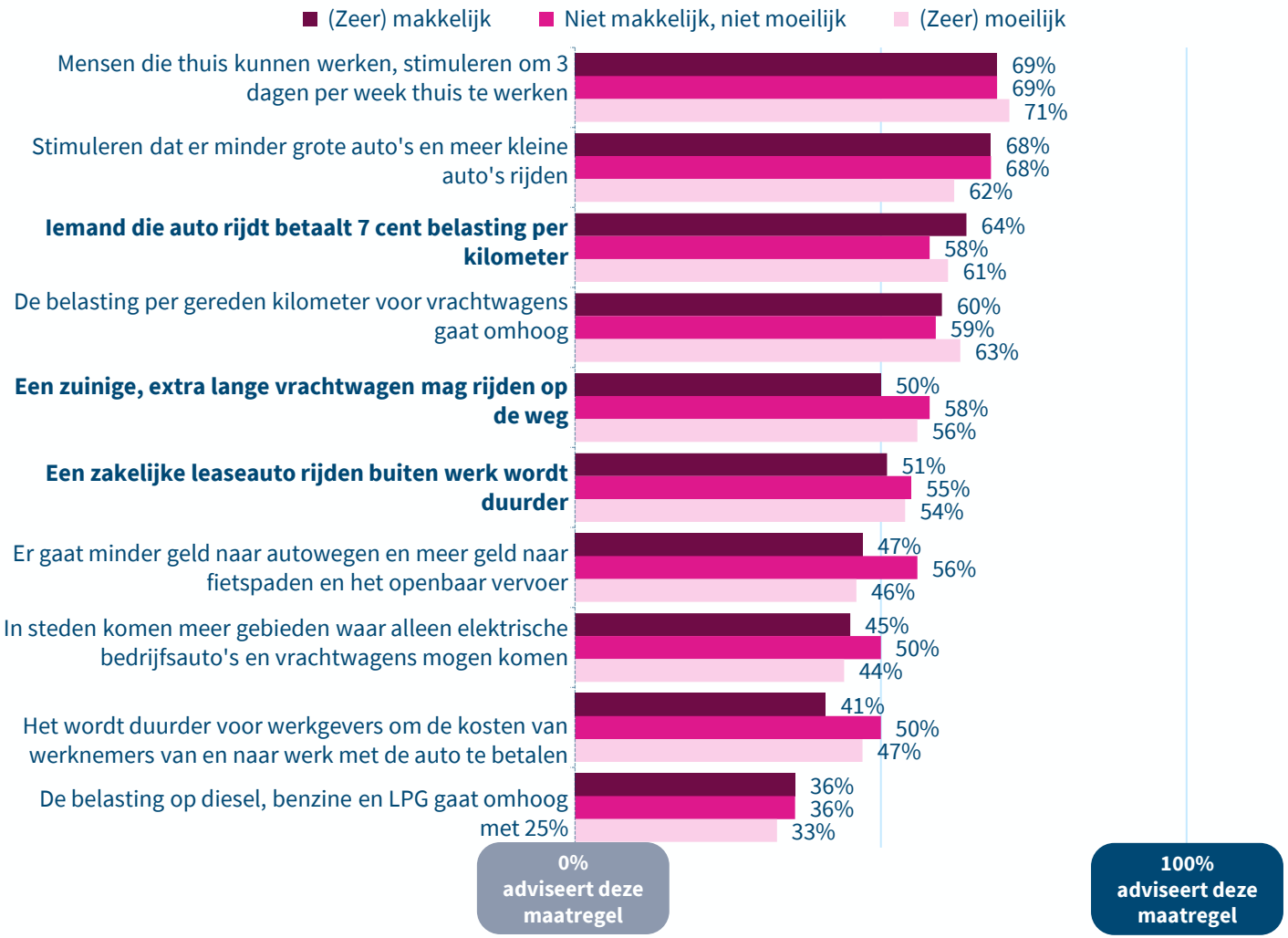
Deelnemers van 65 jaar of ouder adviseren significant vaker de volgende maatregel dan jongere deelnemers: *iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer.*
Deelnemers van 65 jaar of ouder adviseren significant minder vaak de volgende maatregel dan jongere deelnemers: *de belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%.*

Hieruit blijkt dat deelnemers van 65 jaar of ouder een voorkeur lijken te hebben voor rekeningrijden boven hogere belasting op brandstoffen.

Deelnemers van 34 jaar of jonger adviseren significant vaker de volgende maatregel dan oudere deelnemers: *de belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog.* Deelnemers van 65 jaar en ouder adviseren deze maatregel significant het minst.
Deelnemers van 34 jaar of jonger adviseren significant minder vaak de volgende maatregel dan oudere deelnemers: *een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder.*

Keuzetaak studie 1: naar financiële situatie

Studie 1



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 1 een maatregel adviseert, opgesplitst naar financiële situatie. Er is getoetst of deelnemers met een verschillende leeftijden adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vier van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

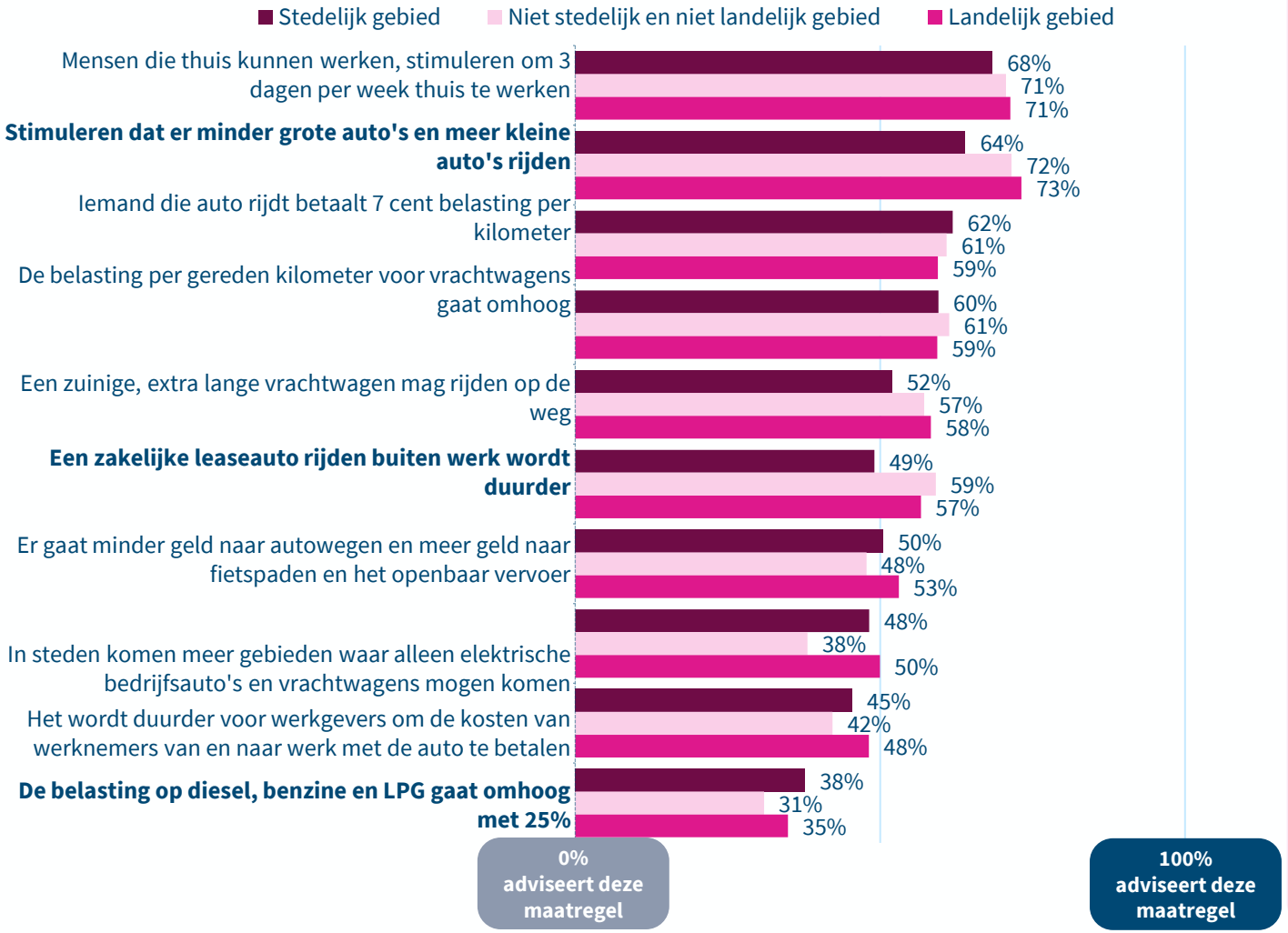
De volgende maatregel adviseren deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk rondkomen significant vaker dan deelnemers die maandelijks (zeer) moeilijk of niet makkelijk, niet moeilijk rondkomen: *iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer.*

Hieronder volgen de maatregelen die deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk rondkomen significant minder vaak adviseren dan deelnemers die maandelijks (zeer) moeilijk of niet makkelijk, niet moeilijk rondkomen:

- *Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg.*
- *Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder.*

Keuzetaak studie 1: naar woonomgeving

Studie 1



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 1 een maatregel adviseert, opgesplitst naar woonomgeving. Er is getoetst of deelnemers met een verschillende woonomgeving adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor drie van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Deelnemers die in stedelijk gebied wonen, adviseren de volgende maatregelen minder vaak dan deelnemers die niet in stedelijk gebied wonen:

- *Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden.*
- *Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder.*

Daartegenover adviseren deelnemers die in stedelijk gebied wonen de volgende maatregel juist vaker dan deelnemers die niet in stedelijk gebied wonen: *de belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%.* Deelnemers die niet in stedelijk en niet in landelijk gebied wonen, adviseren deze maatregel het minst.

7.3 Aanvulling bij hoofdstuk 3:

uitsplitsingen keuzetaak voor studie 2

Keuzetaak studie 2: naar autobezit met het huishouden

Studie 2

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 2 een maatregel adviseert, opgesplitst naar autobezit per huishouden. Er is getoetst of deelnemers met verschillend autobezit (in hun huishouden) adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor zeven van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Verschillen naar autobezit:

- *Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer:* deelnemers met meerdere auto's adviseren deze maatregel het minst vaak. Deelnemers zonder auto adviseren deze maatregel het vaakst.
- *De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog: d*eelnemers zonder auto adviseren deze maatregel het minst vaak. Deelnemers met meerdere auto's adviseren deze maatregel het vaakst.
- *De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%:* deelnemers met meerdere auto's adviseren deze maatregel het minst vaak. Deelnemers zonder auto adviseren deze maatregel het vaakst.

Keuzetaak studie 2: naar opleiding

Studie 2

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 2 een maatregel adviseert, opgesplitst naar opleidingstype. Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingstypes adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor slechts één van de maatregelen. Deze is dikgedrukt in de grafiek.

Voor deelnemers die theoretisch onderwijs hebben gevolgd geldt dat zij de volgende maatregel significant vaker adviseren dan deelnemers die praktisch of middelbaar onderwijs hebben gevolgd: *de belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%.*

Keuzetaak studie 2: naar gender

Studie 2

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 2 een maatregel adviseert, opgesplitst naar mannen en vrouwen. Er is getoetst of mannen of vrouwen adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vijf van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Mannen adviseren significant vaker dan vrouwen de volgende maatregelen:

- *Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer.*
- *Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg.*
- *De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%.*

Vrouwen adviseren significant vaker dan mannen de volgende maatregelen:

- *Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken.*
- *Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden.*

Het valt op dat mannen vaker de meer belastende maatregelen adviseren en vrouwen vaker de stimulerende maatregelen.

Keuzetaak studie 2: naar leeftijd

Studie 2

Toelichting

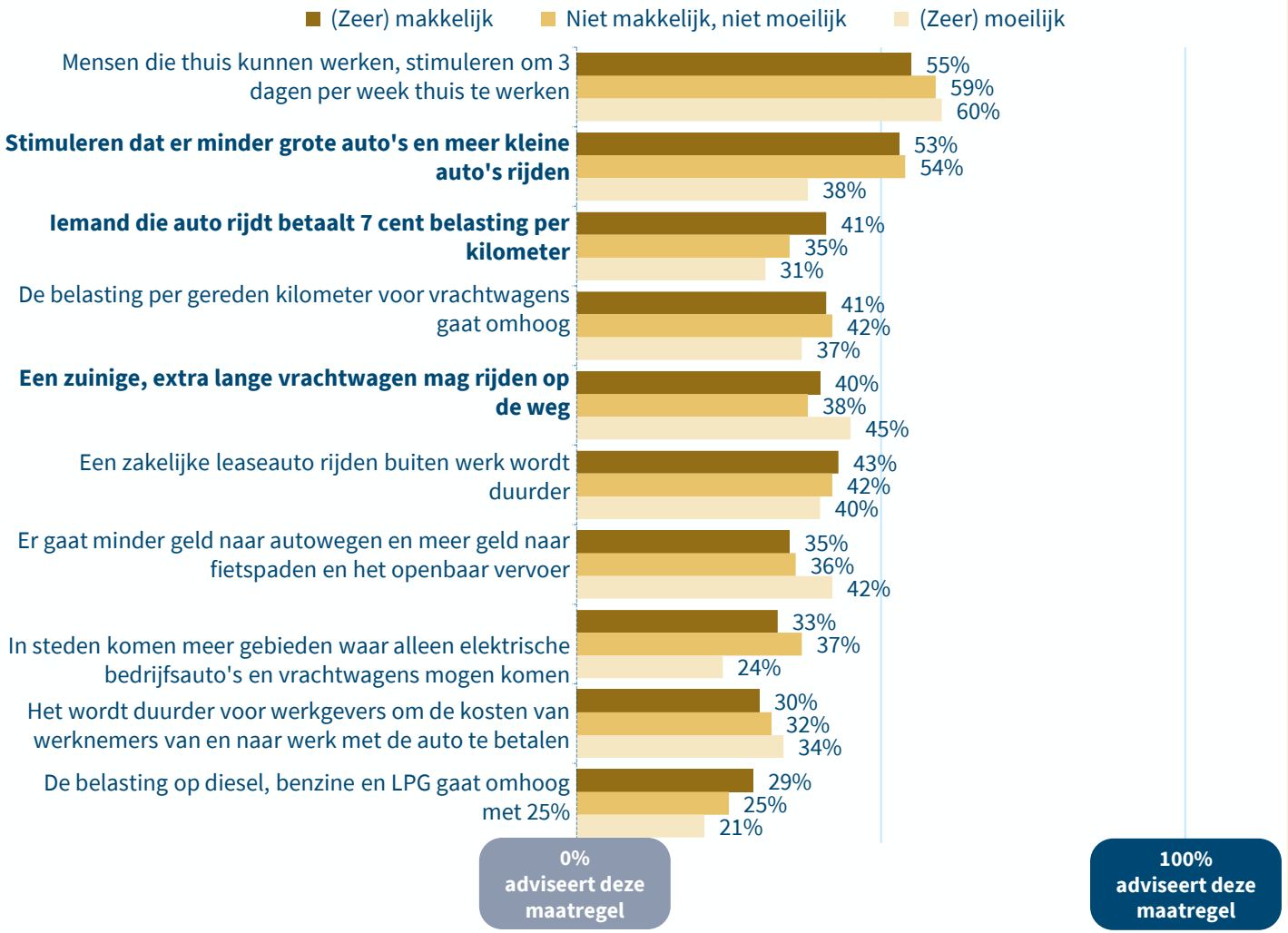
De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 2 een maatregel adviseert, opgesplitst naar leeftijd. Er is getoetst of deelnemers met een verschillende leeftijden adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vier van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Voor alle vier de volgende maatregelen geldt dat deelnemers van 65 jaar of ouder deze maatregelen het vaakst adviseren en deelnemers van 34 jaar of jonger het minst vaak:

- *Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken.*
- *Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden.*
- *Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer.*
- *Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder.*

Keuzetaak studie 2: naar financiële situatie

Studie 2



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 2 een maatregel adviseert, opgesplitst naar financiële situatie. Er is getoetst of deelnemers met een verschillende leeftijden adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor drie van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

De volgende maatregel wordt significant vaker geadviseerd door deelnemers die maandelijks (zeer) moeilijk dan deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk of niet makkelijk, niet moeilijk rondkomen: *een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg.*

Daartegenover adviseren deelnemers die maandelijks (zeer) moeilijk rondkomen de volgende maatregel juist minder vaak dan deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk of niet makkelijk, niet moeilijk rondkomen: *stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden.*

Voor de maatregel *iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer* geldt het volgende:

- Deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk kunnen rondkomen adviseren deze maatregel het vaakst.
- Deelnemers die maandelijks (zeer) moeilijk kunnen rondkomen adviseren deze maatregel het minst vaak.

Keuzetaak studie 2: naar woonomgeving

Studie 2

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan studie 2 een maatregel adviseert, opgesplitst naar woonomgeving. Er is getoetst of deelnemers met een verschillende woonomgeving adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor drie van de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Voor alle drie de volgende maatregelen geldt dat deelnemers die wonen in stedelijk gebied deze maatregelen het minst vaak adviseren. En deelnemers die niet wonen in stedelijk en niet in landelijk gebied adviseren deze maatregelen het vaakst:

- *Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken.*
- *Stimuleren dat er minder grote auto's en meer kleine auto's rijden.*
- *Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg.*

7.4 Aanvulling bij hoofdstuk 3:

resultaten Latente Klasse Cluster Analyse voor gedragskenmerken

Kenmerken met betrekking tot gedrag van de vijf clusters uit de LKCA van de keuzetaak voor studie 2

Studie 2

Cluster 1 (32%)

Keuzes
Deze deelnemers zetten in op een lagere energiebesparing dan het doel (15,3 PJ). De deelnemers zijn verdeeld over de maatregelen waarmee ze de energiebesparing invullen, maar ze zijn het eens over dat het doel met deze maatregelen niet ingevuld kan of hoeft te worden.

Kenmerken met betrekking tot gedrag
In dit eerste cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- *Afhankelijkheid auto:* Hun dagelijkse activiteiten (helemaal) zonder auto kunnen doen.
- *Zorgen energietekort:* Zich aan het begin van dit onderzoek heel erg zorgen maakten over een energietekort.
- *Gebruik eigen auto of bus:* Wekelijks 4 keer of meer de eigen auto of bus gebruiken.
- *Gebruik trein:* Wekelijks 4 keer of meer de trein gebruiken.
- *Gebruik tram, bus of metro:* Maandelijks of wekelijks 1 tot 3 dagen de tram, bus of metro gebruiken.
- *Gebruik motor, motorfiets of scooter:* Jaarlijks 1 tot 11 dagen de motor, motorfiets of scooter gebruiken.
- *Energie besparen:* Zich weinig bezighouden met het besparen van energie.
- *Schone energie:* Het oneens zijn met de stelling dat de overheid moet zorgen voor voldoende schone energie.

Cluster 2 (23%)

Keuzes
Deze deelnemers zetten in op een lagere energiebesparing, vergelijkbaar met cluster 1, al zijn zij het onderling vaker eens over de maatregelen die gekozen moeten worden. Zo zetten zij het vaakst in op *rekeningrijden* en minder vaak op praktische maatregelen voor vrachtverkeer.

Kenmerken met betrekking tot gedrag
In dit eerste cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- *Zorgen energietekort:* Zich aan het begin van dit onderzoek een beetje of weinig zorgen maakten over een energietekort.
- *Gebruik eigen auto of bus:* Wekelijks 1 tot 3 dagen een eigen auto of bus gebruiken.
- *Gebruik tram, bus of metro:* Jaarlijks 1 tot 11 dagen de tram, bus of metro gebruiken.
- *Schone energie:* Het helemaal eens zijn met de stelling dat de overheid moet zorgen voor voldoende schone energie.

Cluster 3 (21%)

Keuzes
Deze deelnemers zetten in op het behalen van het doel. Er is brede consensus over de stimulerende maatregelen en maatregelen die een bepaalde sector (vrachtvervoer en zakelijke lease) raken. En deelnemers zijn het vaak eens over dat rekeningrijden niet ingezet zou moeten worden.

Kenmerken met betrekking tot gedrag
In dit eerste cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- *Afhankelijkheid auto:* Hun dagelijkse activiteiten (helemaal) niet zonder auto kunnen doen.
- *Gebruik auto of bus van werk:* (Bijna) nooit een auto of bus van hun werk gebruiken.
- *Gebruik fiets:* (Bijna) nooit, maandelijks of wekelijks 1 tot 3 dagen de fiets gebruiken.
- *Gebruik trein:* (Bijna) nooit de trein gebruiken.
- *Gebruik tram, bus of metro:* (Bijna) nooit de tram, bus of metro gebruiken.
- *Energie besparen:* Zich bezighouden met het besparen van energie.
- *Schone energie:* Het eens zijn met de stelling dat de overheid moet zorgen voor voldoende schone energie.

Kenmerken met betrekking tot gedrag van de vijf clusters uit de LKCA van de keuzetaak voor studie 2

Studie 2

Cluster 4 (14%)

Keuzes
Deze groep deelnemers zet maximaal in op energiebesparing. Hiervoor adviseren ze de meeste maatregelen te nemen, met de minste voorkeur voor maatregelen die rijden duurder maken.

Kenmerken met betrekking tot gedrag
In dit eerste cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- *Afhankelijkheid auto:* Hun dagelijkse activiteiten (helemaal) zonder auto kunnen doen.
- *Gebruik eigen auto of bus:* (Bijna) nooit de eigen auto of bus gebruiken.
- *Gebruik auto of bus van werk:* Jaarlijks 1 tot 11 dagen de auto of bus van werk gebruiken.
- *Gebruik fiets:* Wekelijks 4 keer of meer de fiets gebruiken.
- *Gebruik trein:* Jaarlijks 1 tot 11 dagen de trein gebruiken.
- *Energie besparen:* Zich veel bezighouden met het besparen van energie.

Cluster 5 (10%)

Keuzes
Deze deelnemers kiezen weinig maatregelen en besparen de minste energie. Ze lijken het onderling eens dat het doel met deze maatregelen niet ingevuld kan of hoeft te worden.

Kenmerken met betrekking tot gedrag
In dit eerste cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- *Afhankelijkheid auto:* Neutraal zijn wat betreft of zij de auto nodig hebben voor dagelijkse activiteiten.
- *Zorgen energietekort:* Zich aan het begin van dit onderzoek geen zorgen maakten over een energietekort.
- *Gebruik eigen auto of bus:* Jaarlijks 1 tot 11 dagen of maandelijks 1 tot 3 dagen de eigen auto of bus gebruiken.
- *Gebruik auto of bus van werk:* Maandelijks 1 tot 3 dagen of meer de auto of bus van hun werk gebruiken.
- *Gebruik fiets:* Jaarlijks 1 tot 11 dagen de fiets gebruiken.
- *Gebruik trein:* Wekelijks 1 tot 3 dagen de trein gebruiken.
- *Gebruik tram, bus of metro:* Wekelijks 4 keer of meer de tram, bus of metro gebruiken.
- *Gebruik motor, motorfiets of scooter:* Maandelijks 1 tot 3 dagen of meer de motor, motorfiets of scooter gebruiken.
- *Besparen energie:* Zich niet bezighouden met het besparen van energie.
- *Schone energie:* Het helemaal oneens zijn met de stelling dat de overheid moet zorgen voor voldoende schone energie.

7.5 Aanvulling bij hoofdstuk 3:

resultaten motivaties per maatregel

Uitleg kwalitatieve analyse

Welke maatregelen voor vervoer adviseer jij de overheid om te nemen bij een energietekort?

Uitleg

Nadat deelnemers hun keuzes hadden gemaakt in het onderzoek, werd hen gevraagd om de gemaakte keuzes toe te lichten. Van deze toelichtingen zijn 2.000 motivaties geanalyseerd. Per maatregel zijn er 100 motivaties geanalyseerd van deelnemers die een maatregel wel hebben gekozen. En 100 motivaties per maatregel van deelnemers die een maatregel niet hebben gekozen.

Deze bijlage geeft een overzicht van veelgenoemde argumenten om wel of niet een maatregel te adviseren.
Bij ieder argument staan sterretjes die weergeven hoe vaak een argument is genoemd. Deze sterretjes zijn gebaseerd op de 100 motivaties om wel of niet een maatregel te kiezen. Oftewel, 100 motivaties vormen gezamenlijk 100%. Hiervoor geldt:

★	0 t/m 10% van de deelnemers noemt dit argument
★ ★	11% t/m 20% van de deelnemers noemt dit argument
★ ★ ★	21% of meer van de deelnemers noemt dit argument

De volgende analyses zijn gedaan op basis van de motivaties van zowel studie 1 als studie 2 deelnemers.

Maatregel: Mensen die thuis kunnen werken, stimuleren om 3 dagen per week thuis te werken

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	70%	57%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel zorgt voor minder verkeer en minder files	*"Dit zou een hele goede optie zijn want dan is het het ook minder druk op de weg want die files tegenwoordig gaan ook nergens meer over"*	★★★
Deze maatregel is effectief	*"waarom niet dit scheelt enorm!"*	★★
Goede maatregel	*"Goede maatregelen. Laaghangend fruit."*	★★
Deze maatregel komt het milieu ten goede	*"Thuis is beter voor het milieu"*	★★
Deze maatregel is gemakkelijk te realiseren	*"gaat zoveel tijd en files schelen, en veel mensen zijn het al gewend vanuit de lockdown dus veel voorzieningen zijn er al"*	★
Mensen zijn al gewend om thuis te werken (door Corona)	*"Het ging tijdens corona zo goed. Waarom krabbelen werkgevers nu terug?"*	★
Thuiswerken is handig	*"Zowel prettiger voor werknemer als voor energieverbruik"*	★
Thuiswerken is productiever dan werken op kantoor	*"Lijkt me prima oplossing. Kostbrsparend, productiever."*	★
Thuiswerken bespaart tijd	*"goede besparing van tijd en energie"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Thuiswerken geeft minder zoals contact (wat de mentale gezondheid niet ten goede komt)	*"ik ben tegen thuiswerken, het sociale aspect wordt hierdoor niet gestimuleerd"*	★★
Sommige banen lenen zich er niet voor om thuis te werken	*"Is lang niet voor elke beroepsgroep haalbaar"*	★★
Deze maatregel is niet effectief	*"Als mensen nog meer thuis gaan werken, wordt er thuis weer meer energie verbruikt"*	★★
Thuiswerken is minder productief dan werken op kantoor	*"dan daalt arbeidsproductiviteit"*	★
Dit wordt al gedaan	*"Dat gebeurt in mijn geval al. Prima regeling"*	★
Niet iedereen wil of kan thuiswerken	*"Ik vind thuiswerken heel vervelend"*	★
3 dagen per week thuiswerken is te veel	*"3 dagen is te veel. Sommige mensen willen niet opgesloten in huis zitten."*	★
Deze maatregel moet worden gestimuleerd, maar niet verplicht	*"Stimuleren kan geen kwaad, geen verplichting"*	★
Meer dan 3 dagen thuiswerken moet ook kunnen	*"3 of meer dagen"*	★
Dit zou een (strategische) keuze van de werkgever moeten zijn en geen maatregel	*"Dit is aan werkgevers"*	★
Er zijn betere opties dan deze	*"Dan beter andere manier van vervoer stimuleren (fiets, openbaar vervoer)"*	★
Werkgevers zijn wantrouwig wat betreft thuiswerken	*"Werkgevers zijn nogal wantrouwig t.o.v. thuiswerken."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: Stimuleren dat er minder grote auto’s en meer kleine auto’s rijden

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	68%	51%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Kleine auto’s verbruiken minder brandstof dan grote auto’s	*"Kleine auto's zijn zuiniger. Daarom hebben wij en kleine lichte zuinige auto. Dat scheelt zoveel brandstof en energie!"*	★★★
Kleine auto’s zijn beter voor het milieu	*"Kleinere auto’s verbruiken minder en stoten minder uit."*	★★
Grote auto’s zijn meestal niet nodig (maar zijn een vorm van status)	*"De tendens van steeds maar weer grotere auto's moet doorbroken worden. Grotere auto's zijn nergens goed voor, behalve voor status en ego's."*	★★
Kleine auto’s zorgen voor meer ruimte	*"Kleine auto kosten mindere en scheelt ruimtes"*	★★
Een grote is niet nodig als je er alleen in zit	*"Je ziet erg veel grote auto's rijden met maar 1 persoon erin. Ik vind het onnodig."*	★
Kleine auto’s zijn lichter en belasten de weg minder	*"Minder belasting van de weg"*	★
Goede maatregel	*"het lijkt me sowieso een goed idee om niet met onnodig grote auto's te rijden"*	★
Deze maatregel maakt kleine auto’s aantrekkelijk	*"Aantrekkelijk maken om zuinigere auto’s te rijden"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is niet effectief	*"dan gaan te vaak mensen met een tweede auto rijden naar bv werk maarhebben grotere auto nodig voor gezin/thuis en dan krijg je dus meer autos"*	★★★
Sommige mensen hebben een grote auto nodig (bijvoorbeeld gezinnen)	*"Er zijn genoeg gezinnen of andere mensen met bv een handicap die niet in een kleine auto passen"*	★★
Het moet een vrije keuze zijn in welke auto iemand wilt rijden	*"Betutteling, laat mensen dat zelf bepalen"*	★★
Mensen willen een grote auto en dat is lastig te veranderen	*"Laat mensen rijden wat ze willen ipv linkse progressieve idioterie"*	★★
Ook een kleine auto zorgt voor uitstoot	*"Kleine auto's zijn net zo vervuilend ."*	★
Geen goede maatregel	*"Zie de toegevoegde waarde niet"*	★
Voor grote auto’s wordt al meer belasting betaald	*"Dit zit al ingebakken in de wegenbelasting dacht ik."*	★
Er zijn betere opties dan deze	*"Liever 2 grote maatregelen dan een hele hoop kleine"*	★
Deze maatregel heeft effect op mijzelf	*"Ik rij zelf grote auto dus zou ook effect hebben op mij"*	★
Kleine auto’s zijn onveiliger	*"Kleine auto's zijn onveiliger"*	★
Deze maatregel is niet haalbaar	*"Is toch moeilijk te realiseren."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: Iemand die auto rijdt betaalt 7 cent belasting per kilometer

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	61%	37%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
De vervuiler betaalt	*"Omdat mensen die gebruik maken van de weg daar voor kunnen betalen. Nu betaald iedereen het zelfde terwijl er mensen zijn die veel minder gebruik maken."*	★★★
Deze maatregel is effectief	*"Dit zorgt er aanzienlijk voor dat mensen minder gaan rijden maar heeft ook een zeer grote invloed."*	★★
Rekening rijden kan de wegenbelasting vervangen	*"eerlijke belasting als motorrijtuigenbelasting vervalt"*	★
Deze maatregel stimuleert om anders te reizen (bijvoorbeeld met het OV)	*"Je hoeft allereerst niet te investeren in een dure elektrische auto. Het stimuleert carpoolen, vaker OV of fiets nemen."*	★
Goede maatregel	*"Ik vond het kunnen"*	★
Door deze maatregel gaan mensen bewuster om met autorijden	*"Bewuster kilometer-gebruik stimuleren"*	★
De overheid zou de inkomsten nuttig kunnen gebruiken	*"Deze belasting zou kunnen dienen om het wegennet te verbeteren"*	★
Alles wordt toch duur	*"Auto rijden blijft toch duur"*	★
Met deze maatregel gaan ook bestuurders van elektrische auto's belasting betalen	*"Met deze maatregel betaald de gebruiker. Ook betalen rijke mensen met een elektrische auto ook mee."*	★
Maatregel raakt mij niet echt want ik rijd weinig	*"Maakt mij niet heel veel uit, onze auto wordt niet heel veel gebruikt."*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel maakt autorijden te duur	*"ik rij zelf niet veel maar vind het al genoeg wat ik ervoor betaal"*	★★★
Autorijden is al duur genoeg	*"De kosten voor een auto zijn al enorm. Dus nog weer 7ct erbij"*	★★★
Autorijden kan noodzakelijk zijn en dat moet kunnen	*"Hiermee straf je mensen. Soms kun je niet anders dan met de auto."*	★★
Deze maatregel raakt vooral mensen met een lager inkomen	*"Zo pakken we de kleintjes (arm) de rijken blijven toch wel rijden."*	★★
In Nederland betalen we al genoeg belasting	*"Ja niks ervan altijd geld hebben jullie. Ik wil tuteren tuut."*	★★
Deze maatregel is niet effectief	*"De autorijder wordt met hoge energieprijzen genoeg gestraft en dit weerhoudt mensen niet echt om minder te gaan rijden."*	★
Het OV is geen goed alternatief	*"Auto rijden is al schandalig duur en aangezien het openbaar vervoer steeds verder uitgekleed wordt is een auto gewoon een eerste levensbehoefte."*	★
Met deze maatregel wordt alleen de staatskas gespekt	*"Als iemand echt geen keus heeft de auto te laten staan, dan is dit geen oplossing om brandstof te besparen, behalve dan het spekken van de staatskas."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: De belasting per gereden kilometer voor vrachtwagens gaat omhoog

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	60%	41%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor veel uitstoot	*"Vrachtwagens verbruiken gemiddeld meer energie dan personen auto's en zullen dan ook meer belasting moeten gaan betalen om dit te compenseren, waardoor de overheid meer inkomsten ontvangt om vervolgens energie uit het buitenland te importeren"*	★★
Deze maatregel zorgt ervoor dat bedrijven hun gereden kilometers efficiënter benutten	*"Op die manier moeten transportbedrijfen beter hun planningen maken. Bij ons op het werk komen soms vrachtwagen spullen brengen om vervolgens door een andere vrachtwagen van hetzelfde bedrijf wat mee te nemen."*	★★
Vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor het rijden van veel kilometers	*"Lijkt mij niet meer dan terecht. Dit is een grote gebruiker."*	★★
Deze maatregel zorgt voor minder vrachtverkeer op de weg	*"Zorgt voor minder onnodige kilometers"*	★★
Deze maatregel stimuleert om op een andere manier goederen te vervoeren	*"er moet minder met vrachtwagens gereden worden (transport per trein of boot)"*	★
Deze maatregel is effectief	*"Grotere besparing, want er rijden veel vrachtauto's."*	★
Er zijn te veel vrachtwagens op de weg	*"er rijden te veel vrachtwagens. en niet altijd helemaal vol geladen"*	★
Vrachtwagens zorgen voor een zware belasting voor de wegen	*"De wegen slijten het meest door de vrachtwagens. Dat mag zwaarder belast worden."*	★
Pas deze maatregel alleen toe op vrachtwagens die rijden op fossiele brandstoffen	*"Vrachtwagens rijden op diesel milieu belast, de overheid moet juist elektriche vrachtwagen stimuleren"*	★
Bedrijven kunnen dat wel betalen	*"Kosten moeten bij de bedrijven liggen die enorme winst maken. Niet bij werknemers en burgers"*	★
Deze maatregel raakt het individu niet	*"Dat heeft geen effect op mijn leven, dus vind in het niet zo erg. Daarnaast zijn er veel vrachtwagens die slechte stoffen afstoten. Ze kunnen beter kijken om geld te geven om de vrachtwagens schoner te maken."*	★
Deze maatregel genereert inkomsten voor het onderhoud van wegen	*"Vrachtwagens hebben over het algemeen een lange kilometerstand en dragen veel bij aan de slijtage van de weg. Een hogere kilometerheffing leidt tot een eerlijker verdeling van de kosten van het gebruik van de weg"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
De kosten voor de consument gaan nog meer stijgen	*"Dan zal het veel duurder worden om spullen te vervoeren per vrachtwagen en die rekening wordt doorbetaald aan de consument."*	★★★
Deze maatregel heeft een negatief effect op het bedrijfsleven	*"Lastig voor onze internationale concurrentiepositie, moet eigenlijk Europees worden afgesproken."*	★★
Vrachtwagens zijn noodzakelijk om goederen te vervoeren	*"Vrachtwagens zijn belangrijk voor het vervoer van eten en alle andere belangrijke zaken en worden al voldoende belast."*	★★
Deze maatregel is oneerlijk	*"wordt doorberekend aan de consument dus oneerlijk"*	★
Geen goede maatregel	*"Onzin"*	★
Deze maatregel komt de economie niet ten goede	*"Daardoor zal alles duurder worden. Niet gunstig voor de economie"*	★
Deze maatregel is niet effectief	*"Ik denk dat vrachtwagens niet grootste oorzakers zijn voor minder energie."*	★
De belastingen voor de transportsector zijn al hoog	*"Ik denk dat die belasting al hoog genoeg is"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: Een zuinige, extra lange vrachtwagen mag rijden op de weg

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	55%	40%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* gekozen	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is effectief	*"Minder verbruik en meer laadvermogen"*	★★★
Deze maatregel komt het milieu ten goede	*"Hoe zuiniger en duurzamer hoe beter"*	★★
Goede maatregel	*"Realistisch"*	★★
Deze maatregel zorgt voor minder vrachtwagens op de weg	*"prima idee minder vrachtwagens op de weg"*	★★
Een extra lange vrachtwagen kan meer vracht vervoeren	*"Meer vracht in 1x"*	★
Deze maatregel zorgt voor efficiëntie van transport	*"een keer rijden met meer vracht is voordeliger dan 2 keer rijden met een klein beetje"*	★
Deze maatregel stimuleert om schonere en efficiëntere vrachtwagens te gebruiken	*"Het stimuleert transportbedrijven om te investeren in schonere en efficiëntere voertuigen, wat leidt tot een vermindering van de CO2-uitstoot"*	★
Deze maatregel heeft meer voordelen dan nadelen	*"Waarom niet. Als de wegen dit aankunnen, dan is dit een snelle manier om meer te vervoeren, zonder al te veel extra brandstofkosten/vervuiling"*	★
Deze maatregel zorgt voor minder files	*"Minder vracht verkeer op de weg minder opstoppingen"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* gekozen	Illustratie	Frequentie
De wegen in Nederland zijn niet ingericht op extra lange en zware vrachtwagens	*"Daar is Nederland te klein voor. De infrastructuur is hiervoor geschikt. Het geschikt maaken gaat lang duren en kost miljarden"*	★★★
Langere vrachtwagens op de weg zijn gevaarlijk	*"30 meter is te gevaarlijk. Ons wegennet is niet geschikt."*	★★
Deze maatregel is niet effectief	*"Ook energie verbruik zwaarder dus meer pk meer diesel"*	★★
Het aanschaffen van een extra lange, zuinige vrachtwagen vraagt een grote investering	*"Hierin zal dan eerst in moeten worden geinvesteerd. Is hier ruimte voor?"*	★★
Een extra lange vrachtwagen kan niet overal komen (bijvoorbeeld niet in een stad of dorp)	*"Logistiek zal dit problemen opleveren, zeker wanneer er bestemmingen in druk bewoonde gebieden waarvan de infrastructuur niet berekend is op dit soort voertuigen."*	★
Extra lange vrachtwagens zorgen voor meer files	*"Dan is er misschien meer filevorming"*	★
De kosten voor het aanschaffen van een extra lange, zuinige vrachtwagen worden doorberekend aan de klant	*"Onbetaalbaar voor veel bedrijven en daardoor ook duur in transport kosten die dan weer doorberekend worden aan de burger."*	★
Er rijden al extra lange vrachtwagens	*"Dit gebeurt volgens mij al. Vroeger max, 18 m. en nu 25 dacht ik"*	★
Door extra lange, zuinige vrachtwagens moet je langer wachten op leveringen	*"Dit kan problemen geven met levertijden"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: Een zakelijke leaseauto rijden buiten werk wordt duurder

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	53%	42%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Een zakelijke leaseauto heb je alleen nodig voor werk	*"Het is een ZAKELIJKE auto, dus dat je die dan extra gaat belasten als die niet Zakelijk gebruikt wordt, klinkt logisch."*	★★★
Deze maatregel maakt het minder aantrekkelijk om privé kilometers te maken in een zakelijke leaseauto	*"wordt het privé rijden met een lease auto waarschijnlijk mind aantrekkelijk"*	★★
Deze maatregel is eerlijker	*"dan betalen ze ook zelf maar eens net als een ander"*	★★
Een zakelijke leaseauto is een luxe	*"leaseauto is vooral 'meer' luxe"*	★★
Goede maatregel	*"Prive mag extra betalen"*	★
Een zakelijke leaseauto stimuleert om meer kilometers te rijden	*"Gratis rijden op kosten van de baas stimuleert het rijden van veel kilometers"*	★
Deze maatregel is effectief	*"Toch een grote groep van zakelijke rijders, vaak in grote auto's."*	★
Deze maatregel heeft geen gevolgen voor mensen zonder leaseauto	*"Ik heb er geen last van"*	★
Een zakelijke leaseauto is goedkoper dan een eigen auto	*"Er is nu scheefgroei. Een zakelijk leaseauto is veel goedkoper dan een eugen auto."*	★
Deze maatregel zorgt voor minder uitstoot	*"leasen is overgebruikt en leidt tot grote auto's op de weg en overbodige uitstoot. De overheid betaalt mee, dat is mooi voor de particulier, maar werkt wel tegenstrijdig"*	★
Door deze maatregel gaan meer mensen fietsen of met het OV	*"Dit stimuleert mensen om privé de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken"*	★
Een zakelijke leaseauto kun je beter niet privé gebruiken	*"Een zakelijke leaseauto is sowieso het beste om te gebruiken voor werk en niet voor thuisgebruik."*	★
De keuze was nodig om voldoende energie te besparen	*"Als het echt nodig is"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Dan schaffen mensen met een zakelijke leaseauto ook een eigen auto aan	*"Hierdoor zullen meer mensen een eigen auto aanschaffen wat vaker een auto zal zijn die meer energie verbruikt"*	★★★
Deze maatregel is niet effectief	*"Niet voldoende besparen"*	★★
Het leasen van een zakelijke auto is/wordt te duur	*"Het is al duur genoeg"*	★★
Goede maatregel, maar niet nodig om energiebesparing te halen	*"Had het groene al gehaald, daardoor niet voor deze optie gekozen. Maar zou in mijn ogen ook een goede zijn om erbij te doen"*	★★
Deze maatregel is moeilijk in te voeren en te handhaven	*"Lijkt me lastig qua administratie."*	★
De baas zal deze extra kosten betalen	*"anders betaald de baas"*	★
Het maakt niet uit of je in een eigen auto rijdt of in een zakelijke leaseauto	*"Of je nou in je eigen auto rijdt of die van de zaak dat maakt niks uit"*	★
Rijden buiten zakelijke kilometers om kost nu al meer geld	*"Kortom, de combinatie van fiscale wijzigingen, stijgende brandstofprijzen en de invoering van TCO-berekeningen maakt het rijden van een zakelijke leaseauto buiten werktijd aanzienlijk duurder. Werknemers zouden moeten overwegen of dit nog steeds de meest kosteneffectieve optie is of dat alternatieve vervoersmiddelen beter passen bij hun behoeften en budget"*	★
De huidige regeling zou alleen voor werk gebruikt moeten worden	*"dat moet niet uitmaken want het gaat om een bedrijfs-auto"*	★
Deze maatregel bestaat al	*"Is nu ook toch al"*	★
De huidige regeling is aanvaardbaar	*"De huidige regelingen zijn aanvaardbaar."*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: Er gaat minder geld naar autowegen en meer geld naar fietspaden en het openbaar vervoer

Percentage geadviseerd:

Studie 1	Studie 2
51%	36%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Stimuleert om te gaan fietsen of te reizen met het OV	*"Stimuleert fietsen en ov"*	★★★
Het OV is nu erg duur (en daardoor niet aantrekkelijk)	*"Hierdoor wordt met name het OV aantrekkelijker, dit is nu echt te duur. Nu is de auto daarom aantrekkelijker"*	★★
Goede maatregel	*"Ik den k dat dit goed energie kan besparen"*	★★
Fietsen en het OV zijn beter voor het milieu	*"Omdat het ov op dit moment hartstikke duur is en ik echt geloof dat ons land veel klimaatvriendelijker zou worden als het ov toegankelijker was (qua prijs). Ik heb genoeg vrienden die met de auto naar de universiteit gaan, omdat het goedkoper is dan met de trein. Dit vind ik eigenlijk echt niet kunnen, aangezien de auto veel slechter is voor het klimaat."*	★
Er zijn te weinig goede fietspaden	*"Fietspaden zijn vaak heel slecht, vooal wat betegeld is, levensgevaarlijk!"*	★
De autowegen zijn prima	*"de autowegen zijn prima, fietspaden mogen echt wel beter gemaakt worden"*	★
Goede maatregel, maar wel lastig te realiseren	*"Sommige mensen die 5min van werk wonen gaan nog ateeds liever met de auto, dan te voet/fiets"*	★
Deze maatregel is minder ingrijpend	*"Dit is een concessie die ik moest doen, om meer energie te besparen. Ik vind deze keuze minder ingrijpend dan bijvoorbeeld de belasting op benzine verhogen."*	★
Fietsen en het openbaar vervoer voorkomen files	*"betere fietspaden zorgt dat meer mensen gaan fietsen. Beter ov bevordert ook het laten staan van de auto waar de meeste in hun eentje in rijden. helpt ook met het file probleem"*	★
Het OV is op sommige plekken in Nederland schaars (en daardoor niet aantrekkelijk)	*"O.v. is niet goed geregeld en duur en vaak onbetrouwbaar, dus meer geld daarheen, zodat mensen uit hun auto stappen en met trein, bus of fiets naar hun werk gaan."*	★
Fietsen is gezond	*"Fietsen is fijn en veel gezonder"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Belangrijk dat autowegen goed worden onderhouden	*"worden een 2e belgie kwa wegennet"*	★★
Zolang het OV niet betrouwbaarder en toegankelijker wordt dan het nu is, heeft deze maatregel geen zin	*"OV wordt toch alleen maar duurder dus juist niet stimuleren"*	★★
Autowegen hebben nu al achterstallig onderhoud	*"Gezien onze helaas veel verkeerde constructies op de autowegen en achterstallig onderhoud , lijkt dat nu niet op de juiste overweging."*	★
Sommige mensen zijn afhankelijk van de auto of krijg je lastig uit de auto	*"Sommige mensen kunnen niet fietsen door bvb blessures of andere klachten. Ook is het OV erg duur waardoor mensen toch zullen blijven rijden. Ookal wordt het OV hierdoor mogelijk minder duur, blijft het een groot bedrag."*	★
Geen goede maatregel	*"het is al druk op de fietspaden en in ov"*	★
Slechtere wegen leiden tot meer files (wat juist meer energie kost)	*"Als autowegen minder goed worden onderhouden of uitgebreid, kunnen er meer files, verkeersopstoppingen en slijtage ontstaan, wat uiteindelijk ook economische gevolgen kan hebben, zoals langere reistijden en hogere kosten voor bedrijven die afhankelijk zijn van wegtransport."*	★
Het geld moet beter verdeeld worden tussen deze drie: autowegen, OV en fietsers	*"Alle deze zaken gaan hand in hand samen"*	★
Deze maatregel is niet effectief	*"Leverde te weinig op"*	★
Slechte autowegen leiden tot ongelukken	*"Autowegen moeten juist goed onderhouden worden om ongelukken te voorkomen."*	★
Andere maatregelen zijn beter om fietsen en het OV te stimuleren	*"De stijging in benzinekosten zou al moeten motiveren om met de fiets te gaan."*	★
Er is vooral meer geld nodig voor fietsers	*"Fietspaden zijn meer nodig"*	★
Goede wegen zijn nodig voor Nood- en Hulpdiensten	*"Mocht er ergens een ambu nodig zijn, dan zou dat grote gevolgen kunnen hebben als zo'n autoweg niet in orde is.."*	★
Autowegen zijn nodig voor de economie	*"dan loopt de economie vast want niemand wil meer met het ov of op de fiets"*	★

Maatregel: In steden komen meer gebieden waar alleen elektrische bedrijfsauto's en vrachtwagens mogen komen

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	47%	33%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel zorgt voor betere luchtkwaliteit in steden	*"Omdat het dicht bevolkt is daar meer lucht kwaliteit nodig en het is nu al veel te druk"*	★★★
Deze maatregel komt het milieu ten goede	*"Sowieso wordt er al gewerkt aan het weren van grote vervuilende vrachtwagens in de steden. Het zorgt voor betere doorstroming van verkeer, schoner voor milieu en minder luchtverontreininging"*	★★
Goede maatregel	*"Dit lijkt mij onvermijdelijk dus het kan maar alvast ingevoerd worden"*	★★
Dit stimuleert om elektrisch te gaan rijden	*"Dit stimuleert bedrijven om electrisch te gaan rijden. Echter: hier zou een lange aanlooptijd voor moeten zijn. Anders worden voertuigen die rijden op aardolie producten elders op de wereld ingezet of vroegtijdig vernietigd. Hierdoor ontstaat ook vervuiling en energieverspilling en verleg je t probleem"*	★★
Deze maatregel zorgt dat het verkeer rustiger wordt in steden	*"dit scheelt ook in drukte in de stad"*	★
De keuze was nodig om voldoende energie te besparen	*"Dat vind ik wel hard naar de ondernemers toe maar het zal ook goed zijn voor de gebouwen in steden met een oud centrum. Ook deze koos ik omdat ik niet voor hogere brandstofprijzen wil kiezen. Economisch gezien vind ik het dodelijk voor veel ondernemers."*	★
Ook met het OV en de fiets is de bereikbaarheid in een stad prima	*"Jaa vaak hebben mensen daar toch wel goed bereik meg openbaarvervoer dus waarom zouden daar nog zoveeel autos moeten rijden"*	★
Deze maatregel zorgt voor minder geluidsoverlast in steden	*"Schoon en stil"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel is niet effectief	*"Haalt weinig uit, mensen mensen parkeren dan direct buiten deze gebieden."*	★★
Deze maatregel maakt het lastig voor het bedrijfsleven	*"dit is van invloed op veel bedrijven die hier niet snel of makkelijk een antwoord op hebben"*	★★
Het is een grote kostenpost om elektrische voertuigen te kopen	*"dat is een droom beeld en nu nog niet te betalen voor veel bedrijven"*	★★
Deze maatregel is onhandig	*"Behoorlijk onhandig voor de logistiek"*	★★
Deze maatregel treft vooral de kleine ondernemer	*"Het is voor een klein bedrijfje vaak te duur om meteen een nieuwe auto aan te schaffen en als ze niet meer in de binnenstad mogen komen gaat dat ten koste van hun verdiensten. De kleine man is altijd de dupe van nieuwe (milieu)maatregelen. Ze hebben geen reserves en het duurt lang om de betaling ervan rond te krijgen of ze gaan failliet."*	★
Deze maatregel sluit bedrijven buiten en dat is niet rechtvaardig	*"Dit zorgt voor een discriminatie naar fosiele brandstoffen niet rechtvaardig."*	★
Niet welwillend om over te stappen op elektrisch rijden	*"Ik gebruik een dieselauto dus een persoonlijke reden."*	★
Het bemoeilijkt de bevoorrading van steden	*"Ook al zo'n belachelijk plan. Lang niet ieder bedrijf(je) kan zich een elektrische auto permitteren, dus zullen steden niet meer goed bevoorraad kunnen worden of geen geen loodgieter oid kunnen krijgen"*	★
Werklui zoals loodgieters kunnen niet goed hun werk doen	*"Belachelijk, de steden begrijpen niet dat de arbeider dan niet meer zo snel komt om een verstopping of verbouwing te doen. Men jaagt de kleine ondernemers op grote kosten en ook de burgerij."*	★
In steden zijn er al milieuzones	*"Hier in Arnhem is het al,"*	★
Goede maatregel maar er zijn betere opties	*"Niet op tegen, maar ik kies voor één stevige maatregel (+ 7 cent per kilometer) en dan is deze optie niet meer nodig."*	★
Steden zijn moeilijker bereikbaar	*"Dit is niet ideaal voor groepen die slecht te been zijn etc."*	★
Elektrische auto's zijn slecht voor het milieu	*"leuk, maar elektriciteit kost hoe dan ook energie en vervuild veel meer dan men wil toegeven..!!"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: Het wordt duurder voor werkgevers om de kosten van werknemers van en naar werk met de auto te betalen

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	46%	32%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Dit stimuleert om met het OV of de fiets naar werk te reizen	*"Dit kan ervoor zorgen dat werkgevers, werknemers meer stimuleren om met het ov of de fiets te gaan."*	★★★
Dit stimuleert om werknemers vaker thuis te laten werken	*"Helpt ook om thuiswerken te stimuleren."*	★★
Zolang werkgevers hiervoor opdraaien is het prima	*"Autorijden wordt duurder, dus moet er meer compensatie komen om werknemers op het werk te krijgen."*	★★
Dit stimuleert alternatieven zoals carpoolen	*"Zo kun je stimuleren om te carpoolen en het ov te gebruiken."*	★★
Goede maatregel	*"Lijkt mij een redelijke optie"*	★
Dit stimuleert om dichterbij huis te gaan werken	*"Minder vergoeding maakt 't duurder voor de auto gebruiker. Ook een impuls om dichter bij huis te werken of om te verhuizen, dichter bij 't werk."*	★
Door deze maatregel zullen werkgevers goed nadenken over het vervoer van werknemers	*"Dit maakt dat werkgevers goed nadenken of een auto van de zaak essentieel is of niet"*	★
De keuze was nodig om voldoende energie te besparen	*"Deze gekozen omdat ik de brandstofprijs verhogen niet oké vind. In feite vind ik dat een ieder zelf moet kunnen maken hoe hij/zij naar het werk reizen."*	★
Deze maatregel komt het milieu ten goede	*"Zodat het zuiniger voor het milieu is En beter voor aarde is"*	★
Als niet-werkende of gepensioneerde raakt deze maatregel je niet	*"Ik werk niet"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze maatregel maakt het moeilijk voor werkgevers om aan personeel te komen	*"Dan gaan werkgevers misschien nog lastiger personeel krijgen"*	★★
Dit leidt tot hogere kosten voor de werkgever	*"Het is de werknemer die voor zijn soort vervoer kiest...dus niet de werkgever hiervoor 'straffen'."*	★★
De kosten worden doorberekend aan de werknemers	*"Werknemers moeten niet de dupe worden"*	★★
Dit is geen effectieve maatregel	*"met de huidige schaarste aan arbeid heeft dit geen nut"*	★★
Geen goede maatregel	*"Lijkt mij geen goed plan"*	★
Deze maatregel komt de economie niet ten goede	*"Dit is verschrikkelijk voor een industrie waar mensen vaak naar werk moeten"*	★
De kosten worden doorberekend aan de klant	*"Dit word dan betaald door de klanten, wij dus"*	★
Thuiswerken stimuleren is ook een oplossing	*"Gewoon gaan thuis werken dat zijn we tog al meer gewend"*	★
Sommige werknemers zijn afhankelijk van de auto	*"Niet echt eerlijk als iemand voor werk auto nodig heb"*	★
Werkgevers betalen al weinig reiskostenvergoeding	*"menig werkgever betaald al niets"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

Maatregel: De belasting op diesel, benzine en LPG gaat omhoog met 25%

	Studie 1	Studie 2
Percentage geadviseerd:	36%	26%

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *wel* geadviseerd?

Argument *wel* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Stimuleert om minder auto te gaan rijden	*"Ik betaal liever ook niet zoveel belasting om te kunnen tanken maar als het echt helpt dat mensen hierdoor minder auto rijden vind ik het en goede oplossing en wie weet kan de premie van de autoverzekering wel naar beneden omdat je minder rijdt dus minder kans op ongelukken"*	★★
Diesel, benzine en LPG zijn vervuilend voor het milieu	*"We moeten naar onze toekomst kijken: vervuiling is de grootste factor die een belastingverhoging stimuleert"*	★★
Stimuleert om hybride of elektrische te gaan rijden	*"We moeten echt iets doen om de milieuschade te beperken en dus met meer overheidssteun elektrisch gaan rijden"*	★★
Goede maatregel	*"Dat is een snelle besparing met veel invloed"*	★★
Bevordert alternatieven	*"Word het aantrekkelijker om alternatieve vervoermiddelen te gebruiken"*	★
De vervuiler betaalt	*"Vervuiler betaald"*	★
Deze maatregel maakt rijden voor sommigen te duur	*"Deze is wel lastig. 25% is wel veel. Maar diesel is ook wel milieuvervuilend. En als je een auto nodig hebt voor werk of privé is het eigenlijk geen keuze. Electrische auto's zijn gewoon duur."*	★
Deze maatregel zorgt voor het terugdringen van het gebruik van deze brandstoffen	*"ontmoedigen van gebruik van deze brandstoffen"*	★
Rechtvaardigheid	*"Als je auto rijdt, en helemaal veel dan ben je dus iemand die het milieu dus ook zwaarder belast en beschadigd dus mag je ook meer betalen"*	★
Minder files	*"minder vervuilende auto's op de weg, minder files, minder uitstoot"*	★

Waarom hebben deelnemers deze maatregel *niet* geadviseerd?

Argument *niet* geadviseerd	Illustratie	Frequentie
Deze brandstoffen zijn al duur	*"de benzine is al bijna de hoogste van europa dus geen goed idee"*	★★★
Deze maatregel raakt met name lagere inkomens	*"Raakt teveel de lage inkomens"*	★★
Een alternatief zoals elektrisch rijden is voorlang niet iedereen bereikbaar	*"Sommige mensen (werknemers) hebben geen mogelijkheid om dure elektrische auto's te kopen en als benzine nog duurder gaat worden dan kunnen deze werknemers niet eens meer naar hun werk reizen."*	★
Het is de vraag hoe effectief deze maatregel is	*"Tanken buiten de grens word nog voordeliger"*	★
Sommige mensen zijn afhankelijk van de auto	*"Ik woon niet in een grensregio. En je pakt de verkeerde. Er is geen alternatief . Ik moet voor mantelzorg regelmatig naar zeeland. Met bus en trein duurt enkele reis minstens 3.30 uur!! En met de auto 2 uur."*	★
Deze maatregel is alleen een vorm om meer inkomsten voor de overheid te creëren	*"Dit lijkt me meer de staatskas spekken, komt niet ten goede aan energie zuiniger / alternatieven ontwikkelen etc"*	★
Geen goede maatregel	*"belachelijke maatregel"*	★
Er zijn ook andere manieren om belasting te heffen	*"zou goed zijn voor boten en vliegtuigen maar gewone burger met auto betaalt nu al veel teveel belasting dat zou best omlaag kunnen ipv omhoog"*	★
Deze stijging van 25% is te hoog	*"Erg veel, het is al te duur"*	★
Alleen als er geen MRB (motorrijtuigenbelasting) meer is	*"Belachelijk en idioot idee. Kan alleen als de wegenbelasting wordt afgeschaft. Maar als MRB eraf gaat in zijn geheel vind ik dat een optie"*	★

★ (0 tot 10%) ★★ (11 tot 20%) ★★★ (21% of meer)

7.6 Aanvulling bij hoofdstuk 4:

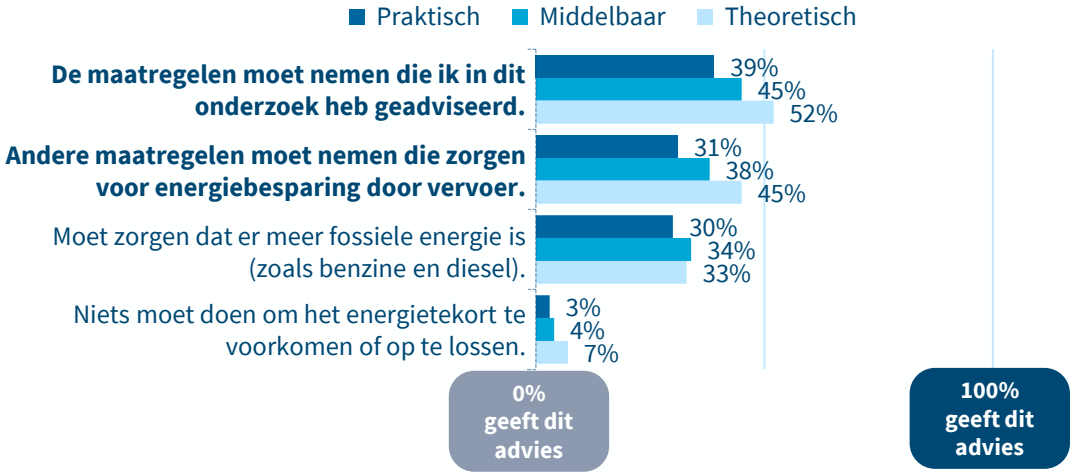
uitsplitsingen van resultaten van de vraag wat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst

Resultaten van de vraag wat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst

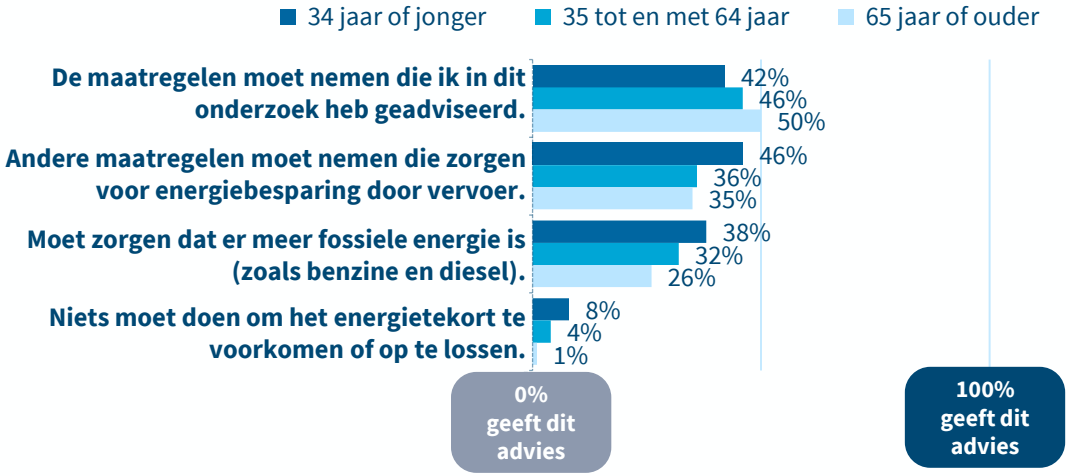
Deelnemers konden op deze vraag meerdere antwoorden geven

Studie 1 | Studie 2

Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: naar opleiding



Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: naar leeftijd



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan beide studies een aanpak adviseert, opgesplitst naar opleidingstype. Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingstypes adviseren om anders in te zetten op de aanpakken. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twee van de aanpakken. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Voor de aanpakken *maatregelen nemen die ik in dit onderzoek heb geadviseerd* en *andere maatregelen nemen* geldt dat deelnemers die theoretisch geschoold zijn deze aanpakken vaker adviseren dan deelnemers die praktisch of middelbaar geschoold zijn. Deelnemers die praktisch geschoold zijn, adviseren deze aanpakken het minst vaak.

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan beide studies een aanpak adviseert, opgesplitst naar leeftijd. Er is getoetst of deelnemers met verschillende leeftijden adviseren om anders in te zetten op de aanpakken. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor alle vier de aanpakken.

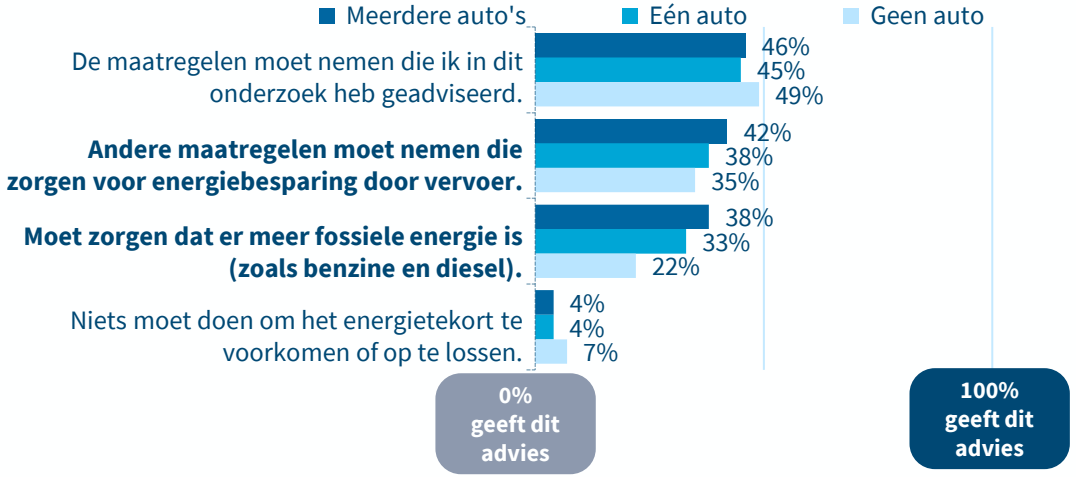
Deelnemers van 34 jaar of jonger adviseren vaker om *andere maatregelen te nemen, te zorgen dat er meer fossiele energie is* of juist om *niets te doen*. Deelnemers van 65 jaar of ouder adviseren juist vaker om de maatregelen te nemen die zij in dit onderzoek hebben geadviseerd.

Resultaten van de vraag wat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst

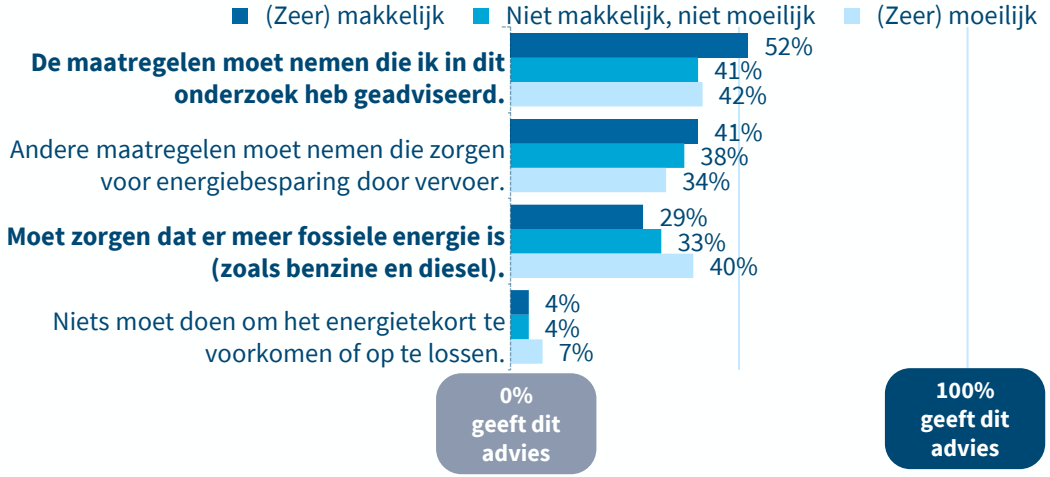
Deelnemers konden op deze vraag meerdere antwoorden geven

Studie 1 | Studie 2

Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: naar autobezit met het huishouden



Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: naar financiële situatie



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan beide studies een aanpak adviseert, opgesplitst naar autobezit. Er is getoetst of deelnemers met verschillend autobezit adviseren om anders in te zetten op de aanpakken. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twee van de aanpakken. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Voor de aanpakken *andere maatregelen moet nemen* en *zorgen dat er meer fossiele energie is* geldt dat mensen die meerdere auto's bezitten met hun huishouden deze aanpakken vaker adviseren ten opzichte van mensen met één of geen auto. Mensen die geen auto bezitten met hun huishouden adviseren deze aanpakken het minst vaak.

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan beide studies een aanpak adviseert, opgesplitst naar financiële situatie. Er is getoetst of deelnemers met verschillende financiële situaties adviseren om anders in te zetten op de aanpakken. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twee van de aanpakken. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

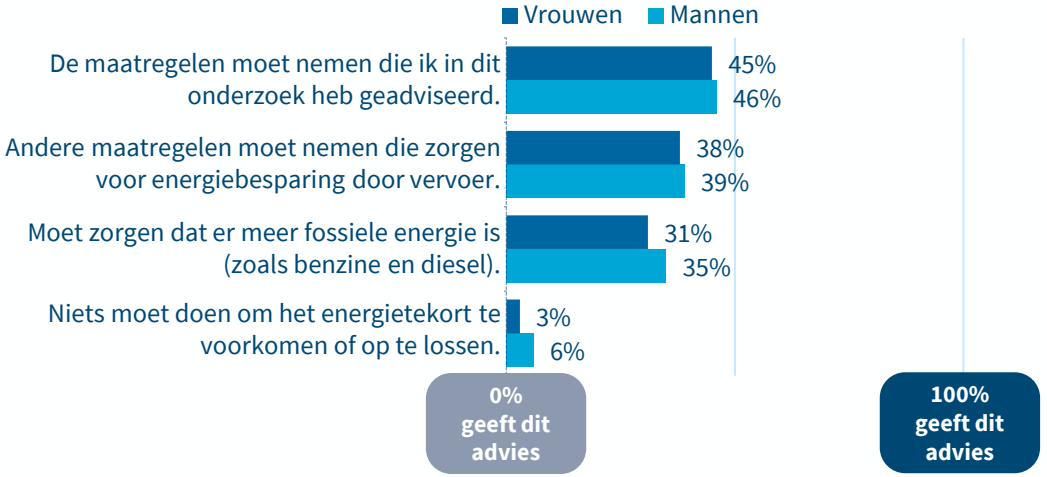
Voor de aanpak *de maatregelen nemen die ik in dit onderzoek heb geadviseerd* geldt dat deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk kunnen rondkomen deze aanpak het vaakst adviseren.
Voor de aanpak *zorgen dat er meer fossiele energie is* geldt dat deelnemers die maandelijks (zeer) moeilijk kunnen rondkomen deze aanpak het vaakst adviseren en deelnemers die maandelijks (zeer) makkelijk rondkomen het minst vaak.

Resultaten van de vraag wat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst

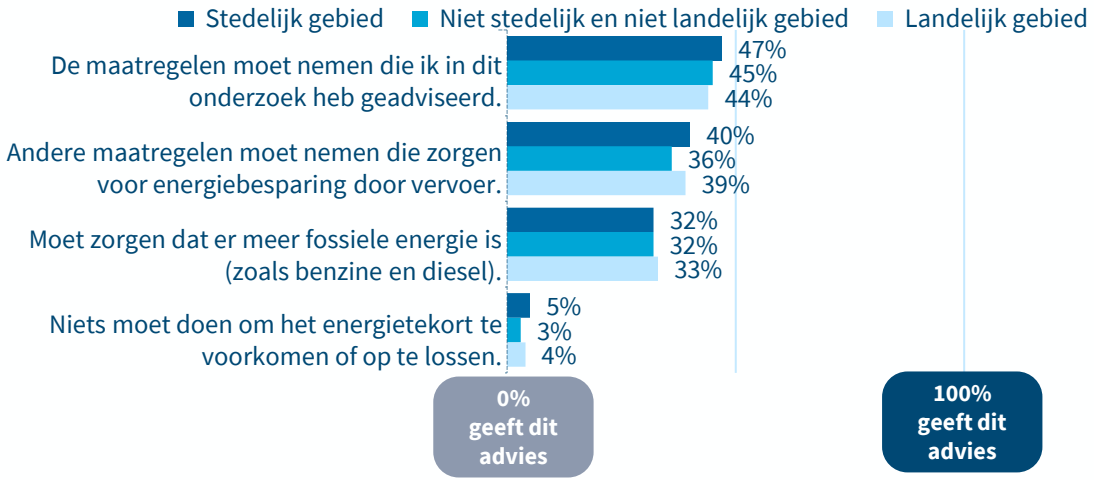
Deelnemers konden op deze vraag meerdere antwoorden geven

Studie 1 | Studie 2

Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: naar gender



Als er een energietekort is in de toekomst, vind ik dat de overheid: naar woonomgeving



Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan beide studies een aanpak adviseert, opgesplitst naar mannen en vrouwen.

Er is getoetst of mannen en vrouwen verschillende aanpakken adviseren. Hieruit blijken geen statistisch significante verschillen ($p < 0,05$). Daarmee blijkt dat gender niet de verschillende voorkeuren verklaart van wat deelnemers vinden dat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst.

Toelichting

De grafiek laat zien hoeveel procent van de deelnemers aan beide studies een aanpak adviseert, opgesplitst naar woonomgeving.

Er is getoetst of deelnemers met een verschillende woonomgeving de aanpakken anders adviseren te nemen. Hieruit blijken geen statistisch significante verschillen ($p < 0,05$). Daarmee blijkt dat woonomgeving niet de verschillende voorkeuren verklaart van wat deelnemers vinden dat de overheid moet doen bij een energietekort in de toekomst.

populytics.nl