



**M.A.S.**  
Master in Market Research



federale overheidsdienst  
**VOLKSGEZONDHEID,  
VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN  
EN LEEFMILIEU**



# Klimaatenquête

5de editie - najaar 2021

Eindrapport

Mei 2022

## Colofon

Publieksenquête in opdracht van de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu - Dienst Klimaatverandering, uitgevoerd door MAS Research. Maart 2022



Dienst Klimaatverandering  
Galileelaan 5/2 | 1210 Brussel  
Tel: +32 2 524 97 97  
[health.belgium.be / klimaat.be](https://health.belgium.be/klimaat.be)  
[luc.dries@health.fgov.be](mailto:luc.dries@health.fgov.be) (NL)  
[sebastien.coulaud@health.fgov.be](mailto:sebastien.coulaud@health.fgov.be) (FR)



M.A.S. - Market Analysis & Synthesis  
Brusselsesteenweg 46 a | 3000 Leuven  
Tel: +32 16 22 69 67  
[masresearch.be](https://masresearch.be)  
[info@masresearch.be](mailto:info@masresearch.be)

# INHOUD

<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1 Opbouw van het onderzoeksrapport	5
1.2 Situering van het onderzoek	5
1.2.1 Algemene situering	5
1.2.2 Doelstellingen	6
<b>2. METHODOLOGIE</b>	<b>7</b>
2.1 Postaal onderzoek	7
2.2 Populatie en steekproef	8
2.2.1 De populatie	8
2.2.2 Bruto steekproef	8
2.2.3 Netto steekproef	9
2.3 Responsgraad	10
2.4 Verwerking van de gegevens	11
2.4.1 Data cleaning	11
2.4.2 Kwaliteit van de afgenomen enquêtes	11
2.4.3 Statistische weging	12
2.4.4 Resultaten voor deelgroepen	13
2.5 Leeswijzer: interpretatie van de resultaten	14
<b>3. RESULTATEN</b>	<b>15</b>
3.1 Profiel van de respondenten	15
3.1.1 Betaald werk	15
3.1.2 Woningbezit	16
3.1.3 Verwarming	17
3.1.4 Wagenbezit	18
3.2 Attitude ten aanzien van klimaatverandering	19
3.2.1 Bezorgdheid m.b.t. klimaatverandering	19
3.2.1.1 Bezorgdheid over de algemene problematieken	19
3.2.1.2 Bezorgdheid over de milieu-problematieken	21
3.2.2 Betrokkenheid	24
3.2.2.1 Betrokkenheid van de actoren	24
3.2.2.2 Interesse in het milieu en milieuproblematiek	28
3.3 Kennis m.b.t. klimaatverandering	29
3.3.1 Beeldvorming rond klimaatverandering	29
3.3.2 Het effect van menselijke activiteiten op klimaatverandering	32
3.3.3 Oorzaken en gevolgen van klimaatverandering	34
3.3.3.1 Verantwoordelijke en betrokken landen	34
3.3.3.2 Gevolgen van klimaatverandering	36
3.3.4 Eigen kennis van de klimaatverandering	39
3.3.5 Kennis financiële steunmaatregelen	40

<b>3.4 Gedrag m.b.t. klimaatverandering</b>	<b>42</b>
3.4.1 Huidig gedrag en intenties	42
3.4.1.1 Verplaatsingen	42
3.4.1.2 Het huishouden	44
3.4.1.3 De woning	46
3.4.1.4 Gebruik van financiële overheidssteun	49
3.4.1.5 Frequentie verplaatsing	51
3.4.1.6 Reden verplaatsing	53
3.4.2 Energiebewustzijn	58
3.4.2.1 Selectiecriteria	58
3.4.2.2 Belang van het energieverbruik	60
3.4.3 Inspanningen	64
3.4.3.1 Eigen inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan	64
3.4.3.2 Eigen aanpassingen om zich aan te passen	65
3.4.3.3 Overheidsinspanningen	66
<b>3.5 Klimaatbeleid</b>	<b>68</b>
3.5.1 Het internationale klimaatbeleid	68
3.5.1.1 Internationale klimaatonderhandelingen	68
3.5.1.2 Doelstellingen Europa	70
3.5.1.3 Het bereiken van de Europese doelstellingen	72
3.5.1.4 Het Europese emissiehandelssysteem	74
3.5.2 Het Belgische klimaatbeleid	77
3.5.3 De langetermijnvisie op klimaatverandering	84
3.5.4 Financieel beleid	87
3.5.4.1 Maatregelen met financiële implicaties	87
3.5.4.2 Fiscale inspanningen	90
3.5.5 Invloed van de overheid	93
3.5.5.1 Maatregelen om het gedrag van burgers te veranderen	93
3.5.5.2 Invloed van de overheid op het gedrag van burgers	96
<b>3.6 Informatie en communicatie</b>	<b>97</b>
3.6.1 Informatie over de klimaatproblematiek	97
3.6.1.1 Informatiekanalen	97
3.6.1.2 Voorkeur informatiekanalen	100
3.6.1.3 Interesse in informatie over klimaatverandering	102
3.6.1.1 Bronnen van informatie	103
<b>4. BESLUITEN</b>	<b>106</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Opbouw van het onderzoeksrapport

In dit inleidend hoofdstuk wordt het **onderzoek gesitueerd** in zijn context.

In het tweede hoofdstuk wordt de **gehanteerde methodologie** van het onderzoek uiteengezet. Dit omvat de samenstelling en de trekking van de steekproef, de organisatie en het verloop van het veldwerk en de respons.

In het derde en belangrijkste hoofdstuk worden de **resultaten van het onderzoek** gerapporteerd.

Tenslotte worden de resultaten van dit onderzoek samengevat onder de vorm van **besluiten**.

## 1.2 Situering van het onderzoek

### 1.2.1 Algemene situering

De Dienst Klimaatverandering wenst via een herhaling van een publieke enquête die al viermaal uitgevoerd werd, een inzicht te krijgen in de evolutie (tussen 2005 en 2021) van drie aspecten, met name

- (1) de kennis van het Belgische grote publiek over de klimaatproblematiek,
- (2) de subjectieve interpretatie en
- (3) de persoonlijke attitude / bereidheid er zelf iets aan te doen.

## 1.2.2 Doelstellingen

De Dienst Klimaatverandering van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu wenste via een publieke enquête meer inzicht te bekomen in de kennis van het Belgische grote publiek met betrekking tot de klimaatproblematiek, de subjectieve interpretatie hiervan en de persoonlijke houding en bereidheid er zelf iets aan te doen.

Wat de kennis over de klimaatproblematiek betreft, wilde men onder meer te weten komen of de modale burger weet welke de grote uitdagingen zijn die zich stellen, wat de oorzaken zijn van het broeikaseffect en waartoe België zich geëngageerd heeft. Heeft iedereen in even grote mate kennis van de impact van zijn eigen leefwijze? Weet hij/zij wat het klimaatbeleid inhoudt en waar de nodige informatie gevonden kan worden?

Daarnaast was het belangrijk na te gaan hoe het gewone publiek de klimaatproblematiek ervaart. Wordt deze problematiek als urgent ervaren en hoe staat men tegenover de inspanningen van het klimaatbeleid? Leeft onder de bevolking het gevoel dat eenieder kan bijdragen om de klimaatverandering positief te beïnvloeden?

Tot slot wilde de Dienst Klimaatverandering weten in welke mate de burger bereid is zich te engageren. Wil men bijvoorbeeld zelf inspanningen leveren op het vlak van mobiliteit en in het eigen huishouden? Is men bereid om hiervoor financiële inspanningen te leveren en zo ja, welke?

De opgedane kennis wil de Dienst Klimaatverandering enerzijds aanwenden om de eigen werkzaamheden (beleidswerk, informatieverstrekking,...) te optimaliseren en hierop maximaal af te stemmen. Hij zal met behulp van de informatie beter kunnen inschatten hoe best kan ingespeeld worden op de gevoeligheden die leven, welk soort boodschap het best zal aanslaan, hoe die boodschap te verpakken én te personaliseren. Ook moet duidelijker worden hoe men de bevolking kan aanzetten tot actie.

Anderzijds is de bekomen informatie ook belangrijk als evaluatie-instrument. Indien de enquête met een zekere regelmaat wordt overgedaan, kan ze ook een beeld geven van de evoluties op dit vlak. Ze laat met andere woorden toe te meten of er sinds 2005 vooruitgang is geboekt.

## 2. Methodologie

Het onderzoek werd uitgevoerd in overeenstemming met de voorgaande klimaatonderzoeken van 2005, 2009, 2013 en 2017. De Dienst Klimaatverandering opteerde voor een postale enquête met de mogelijkheid tot deelname via internet.

### 2.1 Postaal onderzoek

Dit onderzoek werd gerealiseerd aan de hand van een gestandaardiseerde schriftelijke enquête waarin zowel de formulering als de volgorde van de vragen vastliggen, met de bedoeling een uniforme manier van bevraging van de respondenten te verkrijgen.

Analoog aan de voorgaande edities van het klimaatonderzoek werd deze enquête uitgevoerd aan de hand van een postaal onderzoek. Door de verschillende voordelen van deze bevragingmethode is postaal onderzoek de meest aangewezen manier om burgers te bevragen over dit onderwerp. De voordelen van postaal onderzoek zijn de volgende:

- Daar alle burgers beschikken over een domicilie kan de gehele doelgroep via deze methode worden bereikt;
- De respondent kan de vragenlijst invullen op een voor hem/haar gepast moment;
- Postaal onderzoek is redelijk goedkoop.

Een mogelijk nadeel van postaal onderzoek is de soms lagere respons. Om toch een goede respons te behalen werden enkele responsverhogende maatregelen genomen zoals een visueel aantrekkelijke vragenlijst en het werken met een begeleidend schrijven en een herinnering.

Aan de hand van de identificatiecode in het begeleidend schrijven kon de vragenlijst ook online worden ingevuld.

Het postpakket voorzag ook een omslag voor het terugsturen van de ingevulde vragenlijst. Dit was een briefomslag van A5-formaat met daarop het adres van het onderzoeksbureau en de uitdrukking 'port betaald door de bestemming'.

Alles werd gedrukt op FSC-gecertificeerd papier om ten aanzien van de respondent te benadrukken dat de Dienst Klimaatverandering ook zijn verantwoordelijkheid opneemt om onze leefomgeving te sparen.

## 2.2 Populatie en steekproef

### 2.2.1 De populatie

De populatie bestaat uit alle Belgen in de leeftijdscategorie van 16 jaar tot 75 jaar.

### 2.2.2 Bruto steekproef

De enquête werd verstuurd naar inwoners tussen 16 en 75 jaar. Deze inwoners werden **willekeurig geselecteerd** uit de adresgegevens. De adresgegevens zijn nodig voor het versturen van de enquêteformulieren, het registreren van de deelnemers en het versturen van een rappel aan de niet-respondenten.

Om te vermijden dat de gerealiseerde steekproef scheefgetrokken (gebiased) is door een ondervertegenwoordiging van bepaalde leeftijdsgroepen (al dan niet in combinatie met geslacht), hebben we gewerkt met een steekproef op basis van de responscijfers van de voorgaande klimaatenquête (2017) voor elke combinatie leeftijd x geslacht en dit voor elk van de 3 gewesten (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Vlaanderen en Wallonië).

We controleren dus met name drie parameters (gewest (N=3), en leeftijd (N=6) x geslacht (N=2)). Deze manier van werken is wetenschappelijk gezien superieur aan een klassieke steekproef-trekking. Deze noemt men een gestratificeerde toevalstrekking met gekend steekproefkader.

De onderstaande tabel toont het aantal respondenten dat we hebben moeten aanschrijven om het vooropgestelde doel van minimaal 1.500 enquêtes te behalen. Dit is de bruto steekproef. In totaal werden 6.500 inwoners uitgenodigd om deel te nemen aan de klimaatenquête.

Tabel 1: Bruto steekproef

	Populatie (1 januari 2021)	Bruto steekproef
<b>Geslacht</b>		
Mannen	4 252 550	3 250
Vrouwen	4 232 513	3 250
<b>Leeftijd</b>		
16-25 jaar	1 313 373	1 400
26-35 jaar	1 490 325	1 400
36-45 jaar	1 486 185	1 200
46-55 jaar	1 577 933	1000
56-65 jaar	1 489 688	800
66-75 jaar	1 127 559	700
<b>Gewest</b>		
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	896 724	750
Vlaanderen	4 883 370	3 200
Wallonië	2 704 969	2 550
<b>TOTAAL</b>	<b>8 485 063</b>	<b>6 500</b>



### 2.2.3 Netto steekproef

Onder de netto steekproef verstaan we steeds de gerapporteerde basis. Deze gerapporteerde basis is het aantal valide enquêtes op het einde 'van de rit', i.c. het aantal enquêtes dat verwerkt en gerapporteerd werd. Het zijn enkel deze geldige enquêtes die deel uitmaken van de gerapporteerde basis. Voor dit onderzoek bedraagt de gerapporteerde basis 1.613 geldige enquêtes.

Aan de hand van onderstaande tabel bekijken we hoe de netto steekproef is verdeeld naar geslacht, leeftijd en gewest.

Tabel 2: Netto steekproef

	Bruto steekproef	Netto steekproef
<b>Geslacht</b>	<b>N</b>	<b>N</b>
Mannen	3 250	800
Vrouwen	3 250	805
<b>Leeftijd</b>		
16-25 jaar	1 400	252
26-35 jaar	1 400	284
36-45 jaar	1 200	280
46-55 jaar	1 000	299
56-65 jaar	800	282
66-75 jaar	700	216
<b>Gewest</b>		
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	750	174
Vlaanderen	3 200	926
Wallonië	2 550	413
<b>TOTAAL</b>	<b>6 500</b>	<b>1 613</b>

De steekproef werd onder andere afgebakend op basis van leeftijd met 16 jaar als ondergrens en 75 jaar als bovengrens. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers aan het onderzoek bedraagt 46 jaar. Enkel bij de beschrijving van de steekproef en de responsgraad werd gebruik gemaakt van de ongewogen data. De resultaten betreffen telkens de gewogen data.

## 2.3 Responsgraad

De verhouding tussen de netto steekproef en de bruto steekproef geeft de responsgraad weer. De totale responsgraad voor het klimaatonderzoek 2021 bedraagt 25% (24% in 2017).

Zoals blijkt uit onderstaande tabel neemt de respons toe naarmate men ouder wordt en haalt Vlaanderen betere responscijfers in vergelijking met Brussel en Wallonië. Dit is analoog aan 2017.

Tabel 3: Responsgraad

	Bruto steekproef	Netto steekproef	Responsgraad
<b>Geslacht</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>%</b>
Mannen	3 250	800	25
Vrouwen	3 250	805	25
<b>Leeftijd</b>			
16-25 jaar	1 400	252	18
26-35 jaar	1 400	284	20
36-45 jaar	1 200	280	23
46-55 jaar	1 000	299	30
56-65 jaar	800	282	35
66-75 jaar	700	216	31
<b>Gewest</b>			
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	750	174	23
Vlaanderen	3 200	926	29
Wallonië	2 550	413	16
<b>TOTAAL</b>	<b>6 500</b>	<b>1 613</b>	<b>25</b>

28% van de respons is binnengekomen via het web. De combinatie van een papieren vragenlijst (PAPI) met de mogelijkheid de vragenlijst online (CAWI) in te vullen, is het profiel van de respondenten sterk ten goede gekomen dankzij de zeer complementaire profielen van beide methodes. Via het internet hebben de jongere respondenten en de mannen meer deelgenomen aan het onderzoek.

Het veldwerk vond plaats tussen 10 september (drop Bpost) en 29 oktober 2021 (7 weken).

## 2.4 Verwerking van de gegevens

### 2.4.1 Data cleaning

Onder *data cleaning* wordt verstaan 'het optimaliseren van de datamatrix zodanig dat deze zo correct en zo volledig mogelijk is'. Hierbij wordt het zorgvuldigheidsprincipe gehanteerd dat erin bestaat dat we maximaal proberen te vermijden dat antwoorden geïnterpreteerd moeten worden of antwoorden verkeerd zouden geïnterpreteerd worden.

Eerst en vooral werd de data-file uitgezuiverd. Dit wil zeggen dat de onvoldoende ingevulde enquêtes uit de database geweerd werden.

Na deze uitzuivering werd vervolgens ook gekeken naar de coherentie van de antwoorden en de antwoordpatronen. Dit omvat o.a. het nagaan van tegenspraak, het nagaan of de vragen die beantwoord zijn ook effectief moesten beantwoord worden, enz. In deze context dient benadrukt te worden dat ook de data-invoerstructuur met de daarbij horende conditionele vragen, filters en *rules* een instrument is om er voor te zorgen dat deze coherentie maximaal is.

Wat betreft de gesloten vragen en de open vragen met voorgecodeerde antwoordmogelijkheden, deze zijn al gecodeerd aan de hand van de corresponderende *value labels*. De antwoorden op de restcategorieën (als "andere") zijn als een tekst-string in het tabellenrapport opgenomen. Dit laat toe na te gaan wat de respondenten juist antwoorden en hoe ze dit antwoord formuleren.

### 2.4.2 Kwaliteit van de afgenomen enquêtes

Een enquête dient aan een aantal criteria te voldoen vooraleer zij als een geldige enquête weerhouden wordt. Het zijn enkel deze geldige enquêtes die deel uitmaken van de gerapporteerde basis.

Enkele voorbeelden van deze criteria zijn:

- minstens 90% van de karakteriserende variabelen moeten volledig en correct zijn;
- minstens 90% van een batterij van items die normaliter te beantwoorden zijn, moeten ook beantwoord zijn;
- minstens 90% van de relevante vragen<sup>1</sup> moeten ook beantwoord zijn.

De afgenomen enquêtes blijken over het algemeen zeer volledig te zijn. Het aantal ontbrekende antwoorden per vraag is dan ook zeer beperkt.

<sup>1</sup> Socio-demo's (leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, regio)

### 2.4.3 Statistische weging

Om representatieve uitspraken te kunnen formuleren voor alle Belgen, gebaseerd op een representatief verdeelde netto steekproef die een perfecte weerspiegeling is van de werkelijke situatie, werd er met wegingsfactoren gewerkt.

De weging werd uitgevoerd op drie variabelen simultaan: geslacht (2 categorieën) x regio (3 categorieën) x leeftijd (6 categorieën); wat in totaal 36 cellen geeft. Het resultaat zijn de gewogen data die voor deze drie met elkaar gecombineerde variabelen een perfecte weerspiegeling zijn van de populatie.

Deze weging werd uitgevoerd op basis van de gegevens van de FOD Economie, be.stat, bevolkingscijfers per 1 januari 2021.

Tabel 4: Gewogen steekproef

Gewogen steekproef	
<b>Geslacht</b>	<b>%</b>
Mannen	49,9
Vrouwen	50,1
<b>Leeftijd</b>	
16-25 jaar	15,5
26-35 jaar	17,6
36-45 jaar	17,5
46-55 jaar	18,6
56-65 jaar	17,6
66-75 jaar	13,3
<b>Gewest</b>	
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	10,6
Vlaanderen	57,6
Wallonië	31,9
<b>Urbanisatie</b>	
5 grote steden	30,0
steden	21,2
kleine lokaliteiten	23,7
landelijk	25,2
<b>Opleidingsniveau</b>	
lager + lager en hoger secundair	63,3
hoger onderwijs	36,7
<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>

## 2.4.4 Resultaten voor deelgroepen

In dit rapport worden de resultaten weergegeven op het totaal van de steekproef, zijnde alle Belgen die hebben deelgenomen aan de klimaatenquête.

Verder worden de resultaten van bepaalde subgroepen vergeleken:

- geslacht
- leeftijd
- opleidingsniveau
- regio
- urbanisatiegraad

Men spreekt van een statistisch significant verschil – bijvoorbeeld tussen mannen en vrouwen - indien dit verschil (bijna) niet aan toeval te wijten kan zijn. Significant op het 95% betrouwbaarheidsniveau houdt in dat de kans dat het verschil aan toeval te wijten is, 5% is. Alle significante verschillen naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, regio en urbanisatiegraad worden in de tekst besproken.

Aan de hand van tabellen (zie bijlage) willen we nagaan of er m.b.t. bepaalde resultaten significante verschillen zijn naargelang de vernoemde subgroepen.

In onderstaand voorbeeld geven we de mate weer waarin men een serie van menselijke activiteiten een effect op klimaatverandering toeschrijft naargelang de regio van de respondenten. In de laatste kolom wordt weergegeven welke groepen significant van elkaar verschillen.

Toegepast op het voorbeeld, zien we dat de inwoners uit het Vlaamse Gewest significant minder (70%) de uitstoot van auto's een (heel) groot effect toedichten dan de inwoners uit het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit wordt aangeduid in de laatste kolom met 1/2 en 1/3, nl. groep 1 (Vlaanderen) verschilt significant van groep 2 (Brussel) en groep 3 (Wallonië). Mocht groep 2 (Brussel) significant verschillen van groep 3 (Wallonië), dan zou dit met 2/3 aangeduid zijn.

		Percentages			Significante verschillen
	Regio	Vlaanderen (1)	Brussel (2)	Wallonië (3)	
Het gebruik van auto's	(Heel) groot effect	70	82	81	1/2 1/3

We merken op dat significantie samenhangt met de grootte van de steekproef. Hoe groter de steekproef, des te eerder zijn de resultaten – bij gelijkblijvende omstandigheden – significant.

## 2.5 Leeswijzer: interpretatie van de resultaten

Vooraleer we de eigenlijke resultaten van het huidige klimaatonderzoek bespreken, is het nuttig wat meer uitleg te geven bij de wijze waarop de resultaten en grafieken geïnterpreteerd / gelezen moeten worden. Hieronder geven we enkele algemene opmerkingen met betrekking tot de interpretatie van de resultaten beschrijven.

### Algemene opmerkingen

1. Bij 'single respons'-vragen (vragen waar er slechts één antwoord gegeven kan worden) dient de optelsom van de percentages van de verschillende antwoordmogelijkheden in principe 100% te zijn. Omwille van afrondingen kunnen er lichte afwijkingen zijn, d.w.z. dat de som van de percentages 99% of 101% is.
2. Sommige vragen uit de vragenlijst zijn 'multiple respons'-vragen, bv. de vraag "*Via welke bron hebt u informatie ontvangen over klimaatverandering?*". Dit betekent dat de respondent meerdere antwoorden kan geven. Daardoor kan het totaalpercentage (dus de som van de percentages van de verschillende antwoordmogelijkheden) meer dan 100% bedragen.
3. Bepaalde vragen werden niet aan iedereen gesteld, bv. de vraag "*Om welke reden zou u die verplaatsingen niet meer maken?*" die enkel is bestemd voor diegenen die deze verplaatsingen niet meer zouden maken. Het aantal respondenten waarop de vraag betrekking heeft, wordt steeds weergegeven onderaan de tabellen en grafieken, bv. "Basis: alle respondenten die deze verplaatsingen niet meer zouden maken. (N=163)". De weergegeven percentages worden dan ook berekend enkel op basis van de weerhouden respondenten, waarvan het aantal steeds onderaan de grafiek staat vermeld.
4. Bij een aantal vragen kon de bevroegde persoon antwoorden aan de hand van een vier- of vijfpunten schaal, bv. bij de vraag in welke mate men bezorgd is om de milieuproblematiek. Om de resultaten van dit soort vragen makkelijker te kunnen interpreteren, hebben we de antwoordmogelijkheden gegroepeerd. Meer bepaald nemen we de twee beste scores (de zogenaamde TOP2, bv. "heel bezorgd" en "bezorgd") en de twee slechtste scores (de zogenaamde BOTTOM2, bv. "niet bezorgd" en "helemaal niet bezorgd").

## 3. Resultaten

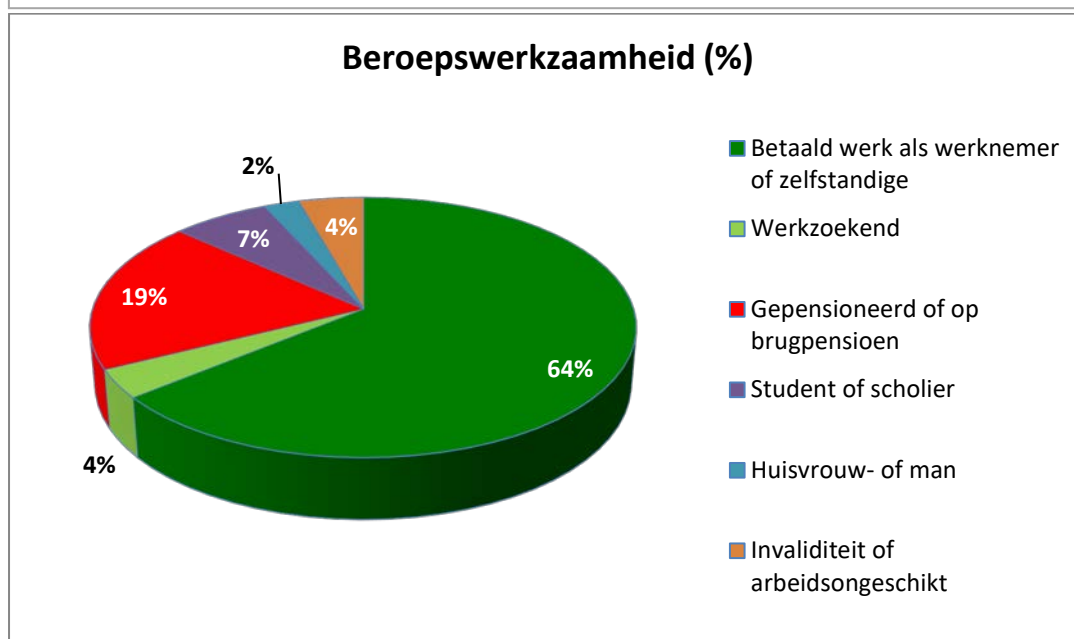
### 3.1 Profiel van de respondenten

In een eerste luik van dit onderzoeksrapport schetsen we een profiel van onze respondenten. Hiermee bieden we een kader waarbinnen later bepaalde resultaten kunnen worden geïnterpreteerd. Achtereenvolgens komen volgende zaken aan bod: een beschrijving in termen van de situatie op de arbeidsmarkt, woningbezit, verwarming (woning) en wagenbezit.

#### 3.1.1 Betaald werk

In de leeftijdscategorie 16 tot en met 75 jaar heeft op het ogenblik 64% van de Belgen betaald werk. 19% is gepensioneerd of op brugpensioen en 7% geeft aan nog student of scholier te zijn. Verder is 4% werkzoekend en 4% arbeidsongeschikt.

Figuur 1 – Vraag 42: In welke situatie bevindt u zich momenteel?

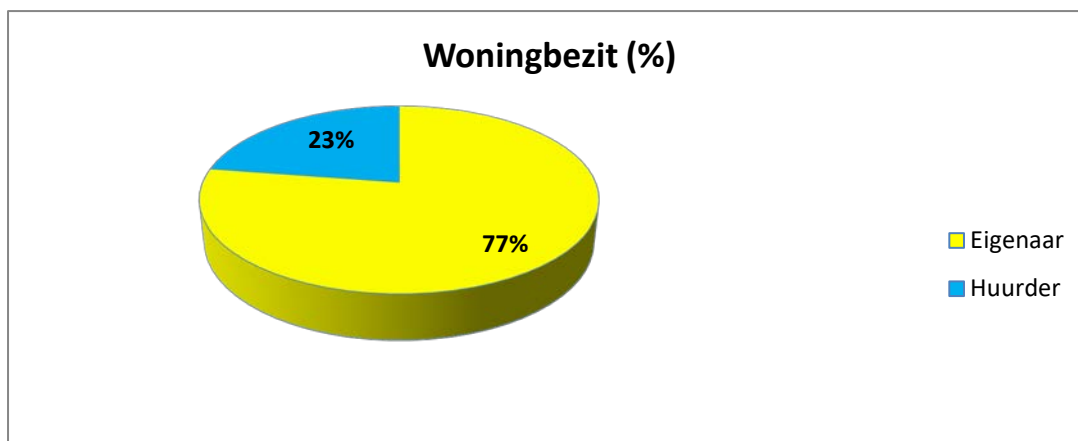


Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

### 3.1.2 Woningbezit

Bij benadering één respondent op vier (23%) is huurder van een woning. Ongeveer drie kwart van de ondervraagden (77%) zijn eigenaar van hun woning.

*Figuur 2 – Vraag 35: Bent u huurder of eigenaar van de woning waar u hoofdzakelijk verblijft?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

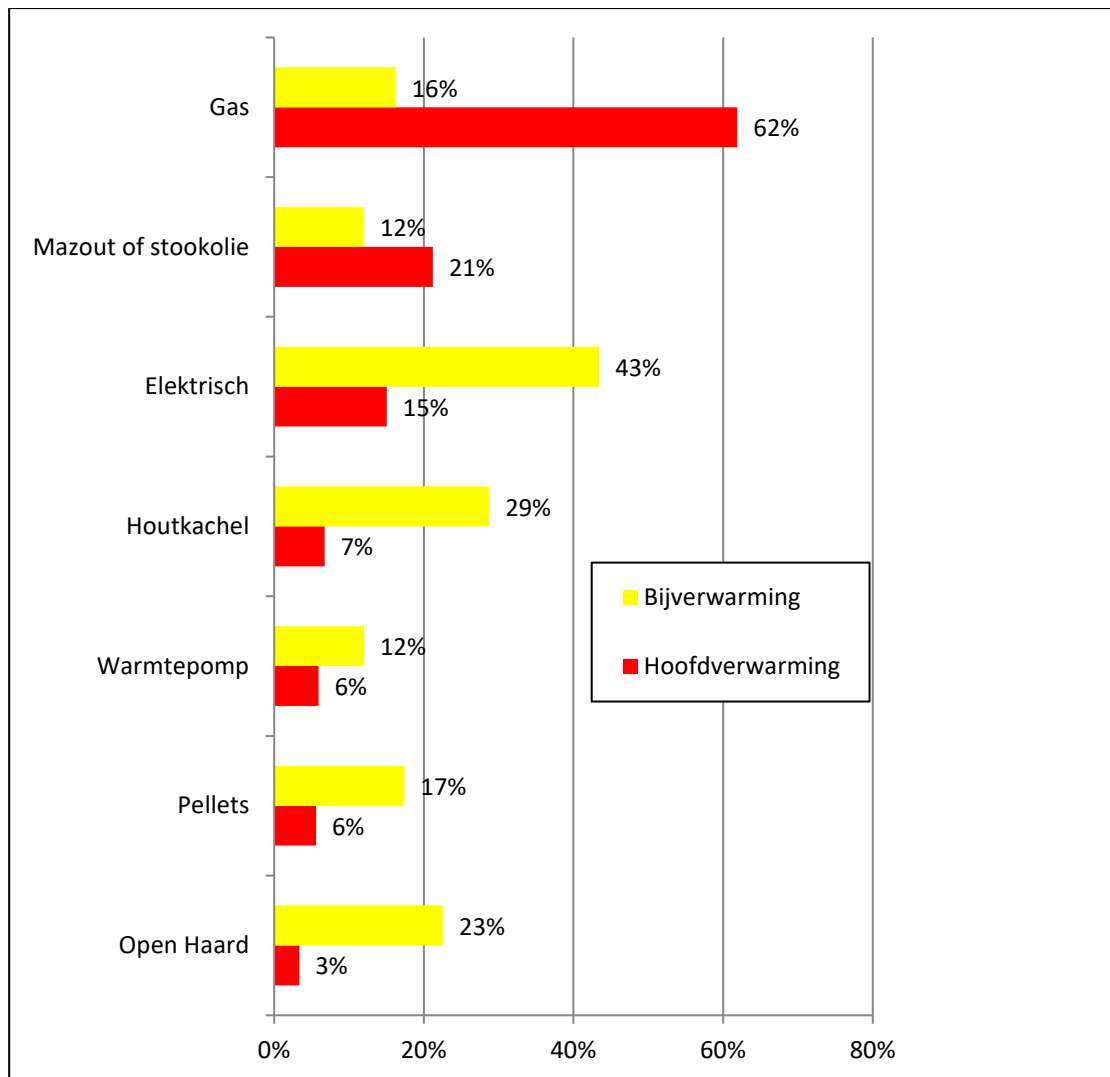


### 3.1.3 Verwarming.

Gas blijkt veruit de populairste wijze van verwarming van de woning te zijn (hoofdverwarming). Op de tweede plaats komt mazout of stookolie, al ligt het percentage Belgen dat mazout of stookolie gebruiken (21%) beduidend lager dan gas (62%). Elektriciteit sluit de top drie af met 15% van de Belgen die dit gebruikt als hoofdverwarming.

Elektriciteit is echter wel de meest populaire manier om de woning extra te verwarmen (bijverwarming). Ook een open haard (23%), houtkachel (29%) en pellets (17%) zijn populair.

Figuur 3 – Vraag 37: Op welke manier verwarmt u uw woning?

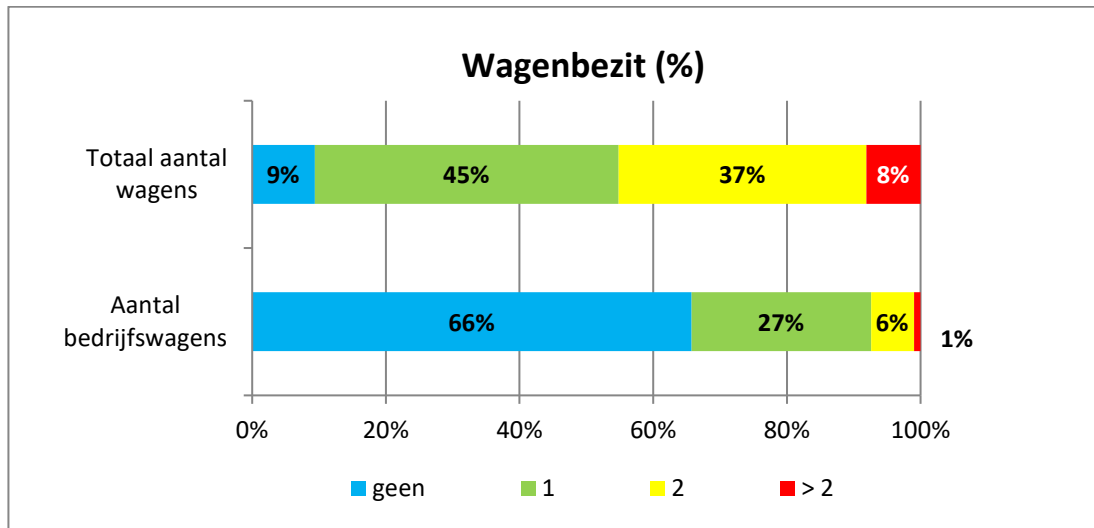


Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

### 3.1.4 Wagenbezit

De overgrote meerderheid van de Belgische gezinnen (91%) beschikt over minstens één wagen. Gemiddeld is dit 1,5 wagens per gezin (1,4 in 2017). 31% van alle wagens zijn een bedrijfswagen. Gemiddeld legt deze Belg jaarlijks 16.001 privé-km af met deze wagen(s)<sup>2</sup>. In 2017 lag dit gemiddelde veel hoger, namelijk 17.878 privé-km.

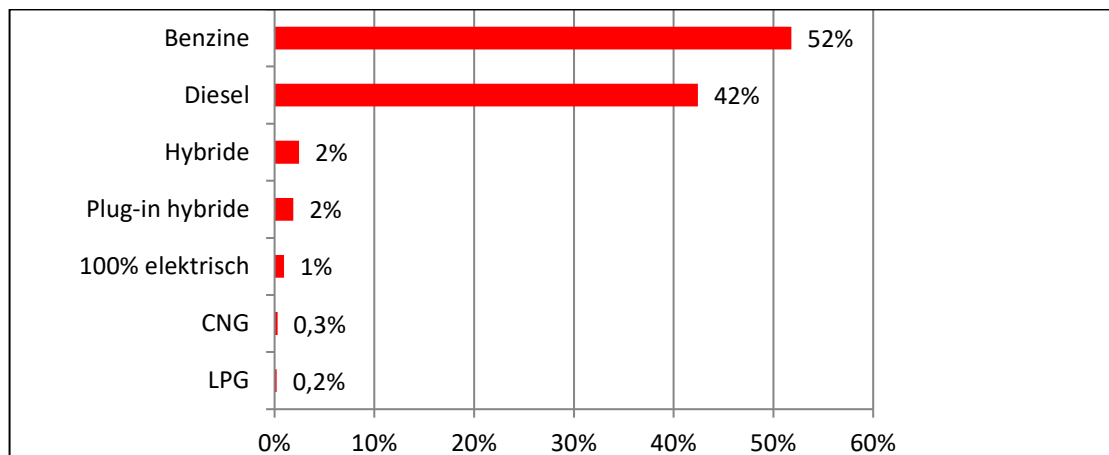
Figuur 4 – Vraag 36: Hoeveel wagens zijn er in uw gezin?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

Ongeveer de helft van de wagens rijdt op benzine. Gas, elektrisch en hybride hebben in totaal een aandeel van 6 %.

Figuur 5 – Vraag 36: Welke brandstof gebruiken deze wagens?



Basis: alle respondenten met een wagen (N=1.448) excl. 'missings'.

<sup>2</sup> Aantal privé-km die jaarlijks met alle wagens samen worden afgelegd.

## 3.2 Attitude ten aanzien van klimaatverandering

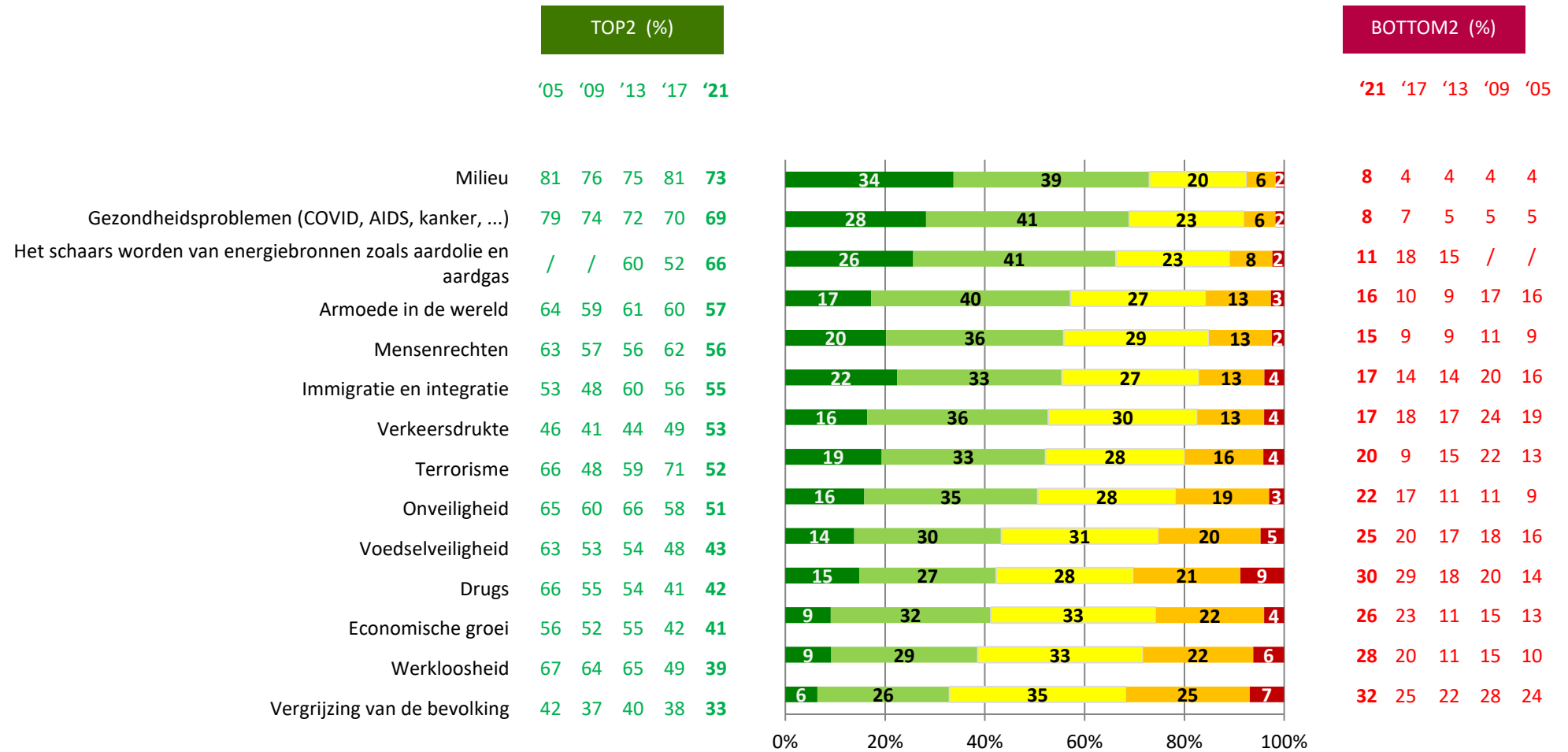
### 3.2.1 Bezorgdheid m.b.t. klimaatverandering

#### 3.2.1.1 BEZORGDHEID OVER DE ALGEMENE PROBLEMATIEKEN

In een eerste luik van dit onderzoeksrapport gaan we na in welke mate de milieuproblematiek en in het bijzonder de klimaatverandering tot bezorgdheid leidt onder de Belgen. De eerste vraag in het klimaatonderzoek peilde naar de bezorgdheid van de Belgen over verschillende algemene problematieken.

We stellen vast dat men zich het meest zorgen maakt over het milieu: 73% van de Belgen zegt (heel) bezorgd te zijn om het milieu. Dit is het laagste niveau sinds de start van deze klimaatstudies. Gezondheidsproblemen is met 69% naar plaats 2 opgeschoven (komt van plaats 3 in 2017). Het schaars worden van energiebronnen (66%) vervolledigt de top drie van meest zorgwekkende problematieken (komt van plaats 9 in 2017).

*Figuur 6 – Vraag 1: Hieronder vindt u een lijst met dingen waarover sommige mensen zeggen dat ze zich zorgen maken. Kan u voor elk van hen aanduiden in welke mate u er bezorgd om bent?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missing'.

■ Heel bezorgd ■ bezorgd ■ Tussen beide ■ Niet bezorgd ■ Helemaal niet bezorgd

De mate van bezorgdheid die men uit ten aanzien van deze aspecten, wordt beïnvloed door bepaalde persoons- en omgevingskenmerken, met name het geslacht, de leeftijd, het opleidingsniveau, de regio waarin men woont en de mate van verstedelijking van het woongebied<sup>3</sup>.

Beschouwd naar geslacht, blijkt dat vrouwen zich over het algemeen meer zorgen te maken dan mannen. Toch zijn er enkele uitzonderingen, zo maken vooral mannen zich zorgen om de vergrijzing.

Dit zien we ook wanneer we naar de leeftijd kijken: des te ouder men is, des te meer men bezorgd is ten aanzien van verschillende aspecten.

Ook het opleidingsniveau van de Belg beïnvloedt in belangrijke mate de bezorgdheid die men heeft ten aanzien van de verscheidene aspecten. Soms maken de eerder lager opgeleide Belgen zich het minst zorgen, soms zijn het de hoger opgeleiden die eerder onbezorgd zijn. Wat betreft het milieu maken de hoger opgeleiden zich nog meer dan de anderen zorgen.

Ook de regio waarin men woont beïnvloedt de bezorgdheid omtrent een aantal aspecten, waarbij Vlamingen over het algemeen een lagere mate van bezorgdheid aangeven dan Walen en inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze laatsten zijn dan weer het meest bezorgd over het milieu, gezondheidsproblemen en mensenrechten en minder over de verkeersdruk. Over het milieu zijn de Vlamingen, in vergelijking met de Walen en Brusselaars, opvallend minder bezorgd. Walen en Brusselaars zijn dan weer even bezorgd over het milieu.

Tot slot zijn er nog een aantal significante verschillen naar de mate van verstedelijking van het gebied waarin men woont, waarbij over het algemeen de Belgen die in een grote centrumstad<sup>4</sup> wonen een hogere mate van bezorgdheid uiten omtrent verschillende (niet alle) aspecten.

### 3.2.1.2 BEZORGDEID OVER DE MILIEU-PROBLEMATIEKEN

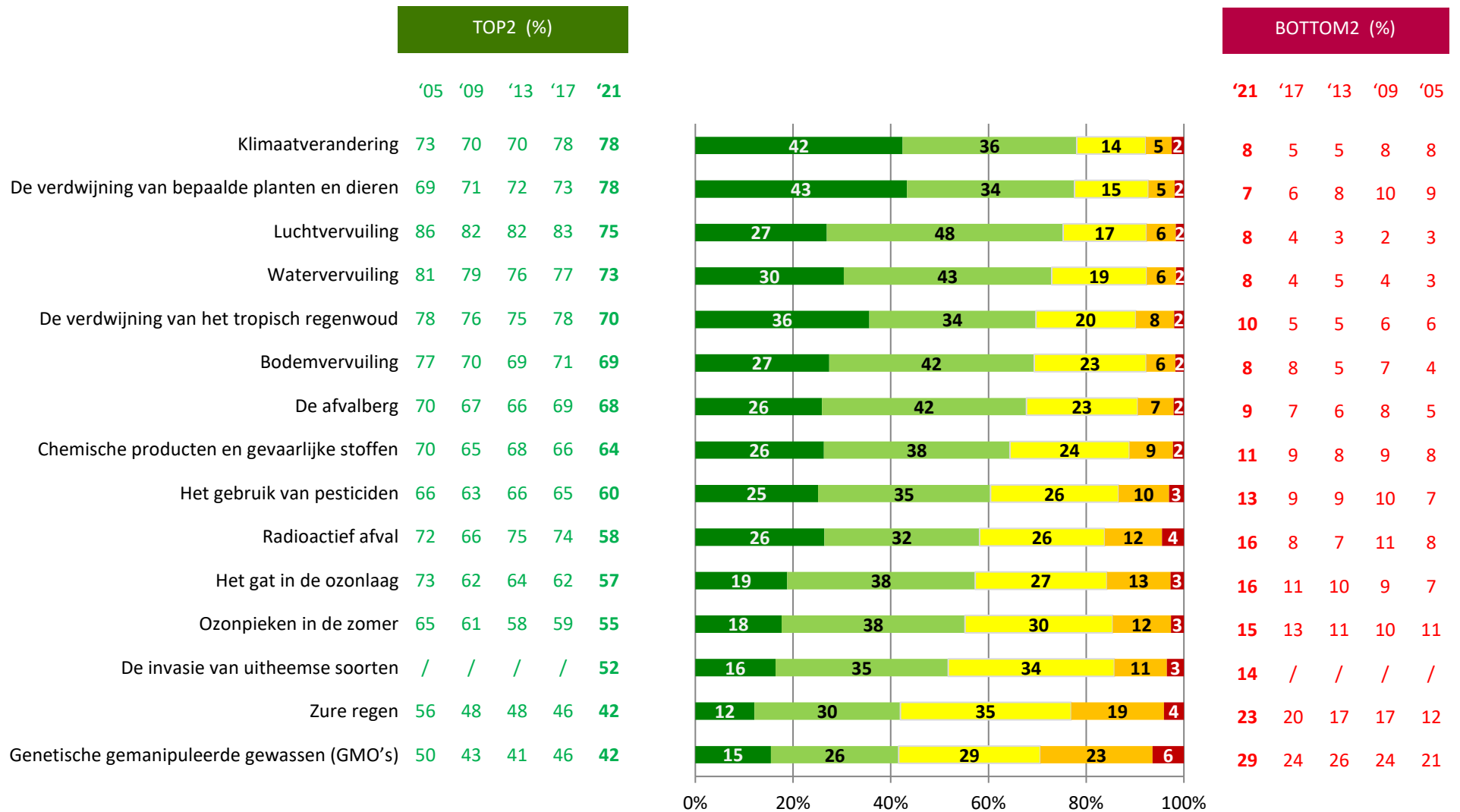
Naast de positionering van de milieuproblematiek ten opzichte van algemene problematieken, biedt dit onderzoek ook een dieper zicht op de positionering van klimaatverandering ten opzichte van andere milieuproblematieken.

Belgen maken zich, anders dan in 2005, 2009, 2013 en 2017 het meest zorgen over klimaatverandering en de verdwijning van planten en dieren (beide 78%). Deze laatste stond in 2017 met 73% nog op plaats zes. Luchtvervuiling, dat de vorige jaren op de eerste plaats stond, zakt nu naar de derde plaats. Verder wordt er vastgesteld dat 8% van de Belgen aanduidt (helemaal) niet bezorgd te zijn om klimaatverandering. Dit is, samen met 2009, het hoogste percentage.

<sup>3</sup> Wat betreft de cijfers en significanties voor deze subgroepen verwijzen we met deze (telkens) naar de bijlage.

<sup>4</sup> Dit zijn Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi

Figuur 7 – Vraag 2: En als we nu specifiek naar de milieuproblematiek kijken, kan u voor elk van volgende zaken aanduiden in welke mate u er bezorgd om bent?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missing'.

■ Heel bezorgd ■ bezorgd ■ Tussen beide ■ Niet bezorgd ■ Helemaal niet bezorgd

De mate van bezorgdheid die men heeft aangaande de milieuproblematiek blijkt opnieuw samen te hangen met een aantal persoonskarakteristieken. Zo vertonen vrouwen een grotere bezorgdheid over bijna alle aangehaalde milieuproblematieken dan mannen. Ook oudere Belgen zijn over het algemeen meer bezorgd dan Belgen in de jongste leeftijdsgroep van 16 tot 35 jaar, behalve voor de verdwijning van planten en dieren waar we geen verschil zien.

Qua opleidingsniveau vinden we weinig tot geen verschillen. Naar regio beschouwd, zijn Vlamingen minder bezorgd dan Walen en Brusselaars. Opvallend is dat de inwoners uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog meer dan de Vlamingen en Walen (heel) bezorgd zijn over klimaatverandering.

Als laatste worden er ook verschillen gevonden naar de mate van verstedelijking van het gebied waar een persoon woont. Zo zijn mensen die in een grote centrumstad wonen vaker bezorgd om de verschillende aspecten van de milieuproblematiek. Als uitzondering zijn mensen uit steden meer bezorgd over het gat in de ozonlaag en de verdwijning van de tropische regenwouden.

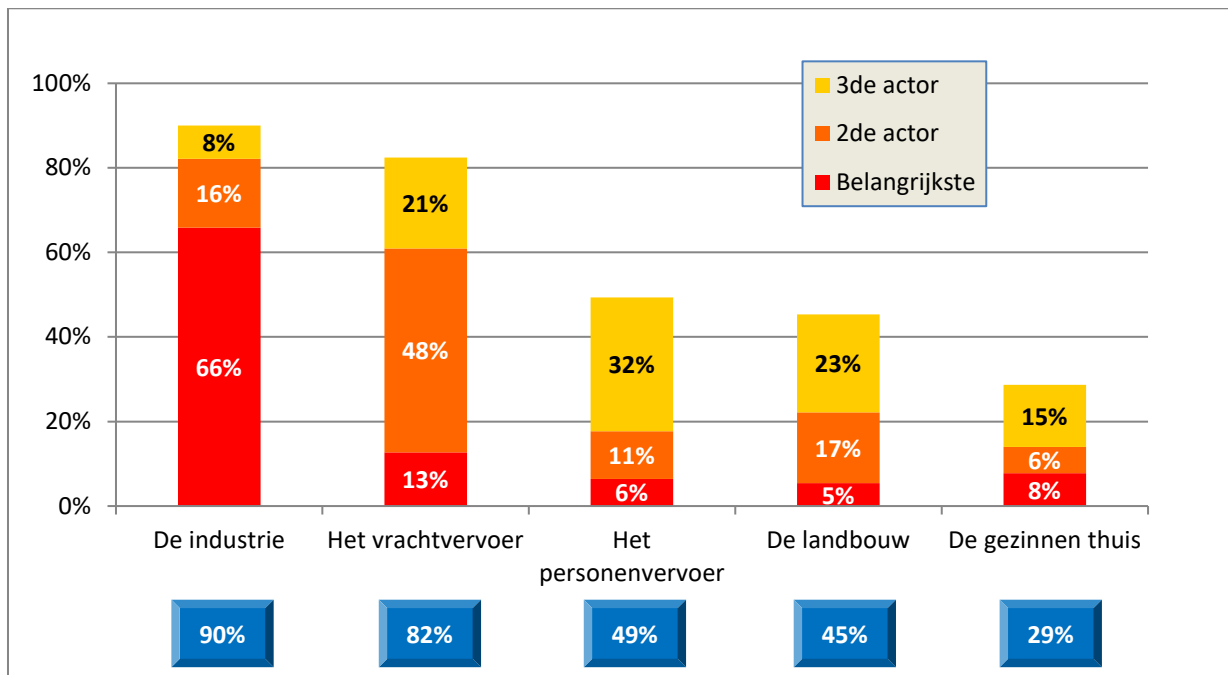
## 3.2.2 Betrokkenheid

### 3.2.2.1 BETROKKENHEID VAN DE ACTOREN

Een doelstelling van deze enquête was na te gaan waar de Belgen zich als individu, als gezin positioneren in de klimaatproblematiek. Met andere woorden in welke mate erkennen ze hun bijdrage als individu of als gezin aan klimaatverandering?

Uit de resultaten blijkt dat de Belgen in de eerste plaats “de anderen” met de vinger wijzen in de klimaatproblematiek. Slechts 29% van de ondervraagden vermeldt de gezinnen thuis als invloed op de klimaatverandering. De Belgen zien voornamelijk de industrie (90%) als meest invloedrijke sector, gevolgd door het vrachtvervoer (82%) en het personenvervoer (49%).

Figuur 8 – Vraag 4: Wie/wat beïnvloedt volgens u in België het meest de klimaatverandering? (1)

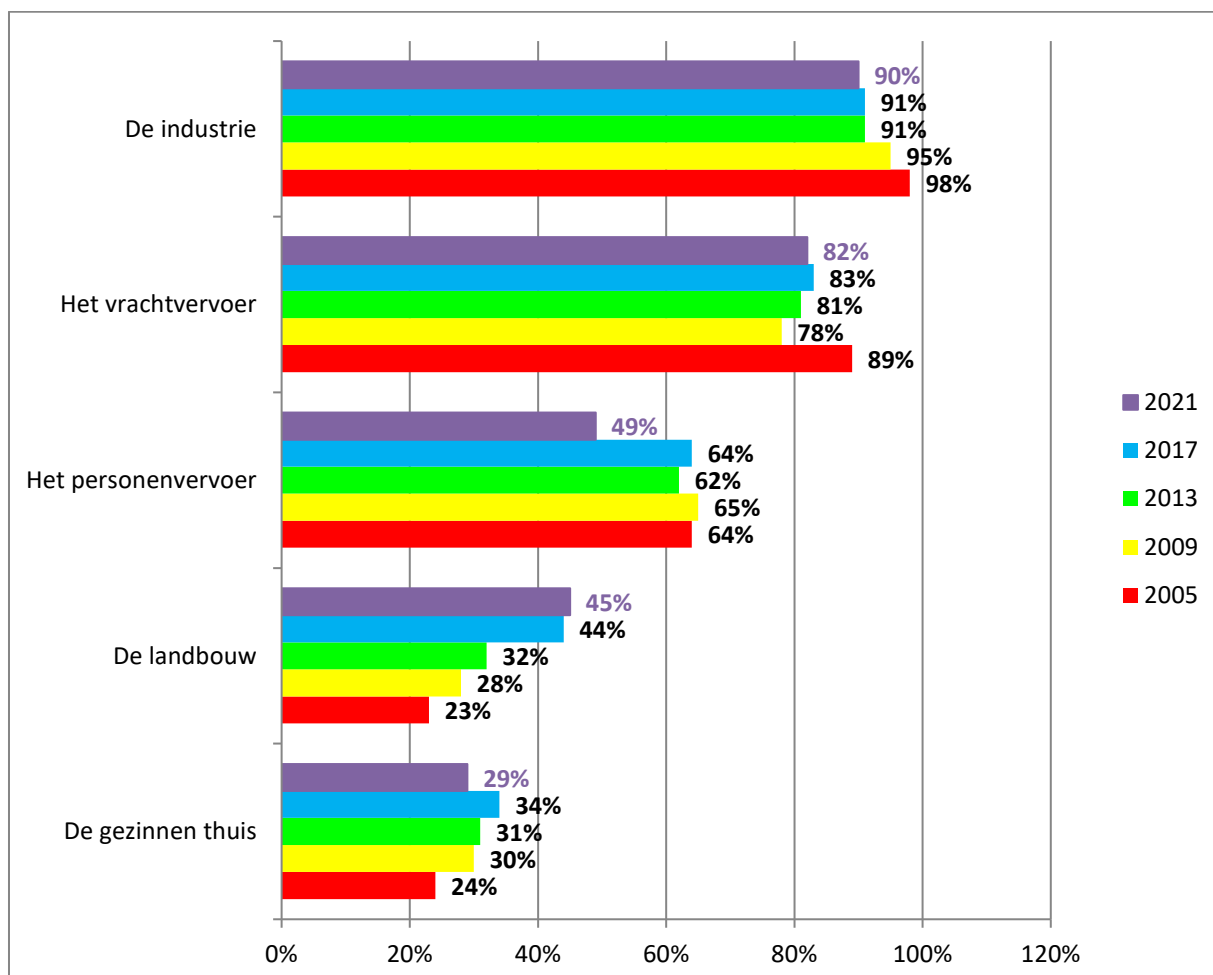


Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.



De huidige resultaten zijn zeer vergelijkbaar met de voorgaande klimaat enquêtes, zij het dat de invloed die men toekent aan het personenvervoer sterk is gedaald.

Figuur 9 – Vraag 4: Wie/wat beïnvloedt volgens u in België het meest de klimaatverandering? (2)



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

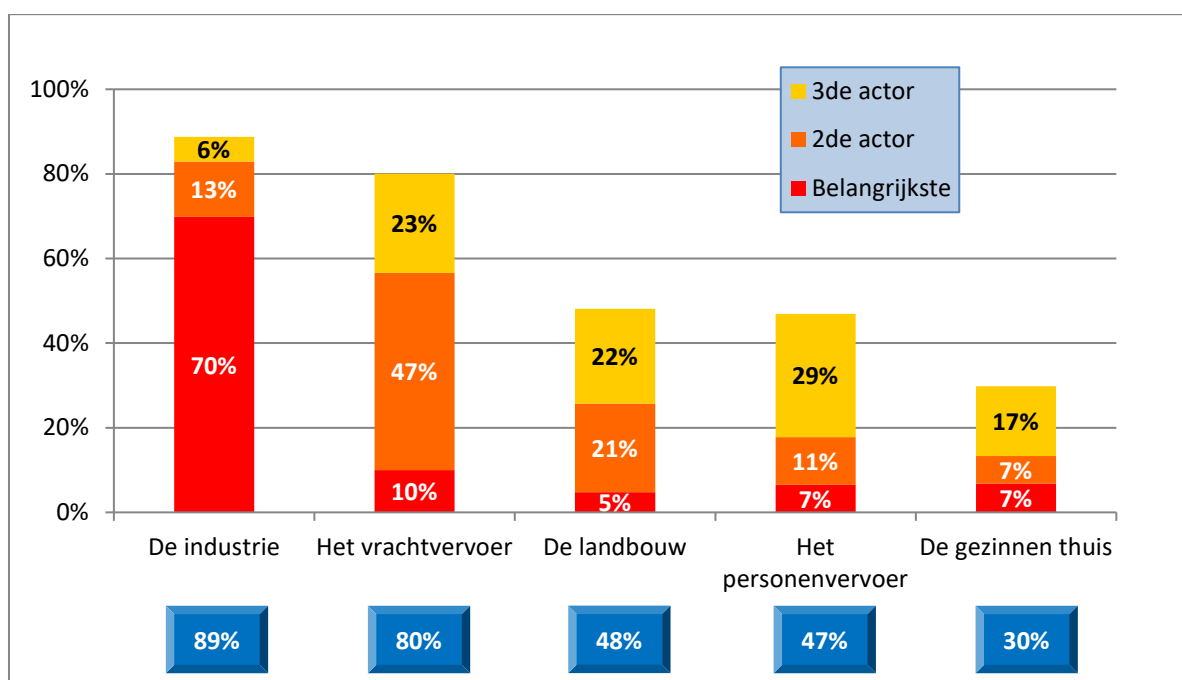
De verschillen tussen de groepen zijn doorgaans beperkt. We kunnen vooral significante verschillen vaststellen wat betreft 'de gezinnen thuis' die de mannen en de leeftijdsgroep 16 – 55 jaar een belangrijkere actor vinden in vergelijking met de andere groepen. De landbouw wordt belangrijker geacht door personen uit Brussel en Vlaanderen dan uit Wallonië, maar ook door personen met een hogere opleiding. Vrouwen en personen met een leeftijd tussen 36 en 75 jaar zijn vaker de mening toegedaan dat de industrie een belangrijke actor is in de klimaatverandering. Walen tenslotte menen vaker dan Vlamingen dat het personenvervoer een belangrijke actor is.

Naast de vraag wie in België het meest bijdraagt tot klimaatverandering, werd er eveneens gepeild naar de sectoren die de komende jaren in België de grootste inspanningen moeten leveren om dit probleem tegen te gaan.

De perceptie van de verantwoordelijkheid werd op een soortgelijke manier bepaald als de betrokkenheid van de actoren. Aan de respondenten werd dus gevraagd aan te geven wie of wat de meeste inspanning dient te leveren om klimaatverandering tegen te gaan door het geven van een cijfer van 1 tot 3, waarbij een 1 wordt gegeven aan de sector waarvan ze denken dat die de grootste inspanningen moet leveren.

Opnieuw leren de resultaten ons dat Belgen eerder de “anderen” aanwijzen om de klimaatproblematiek aan te pakken. De meeste Belgen zien namelijk de industrie (89%) als sector die de grootste inspanningen zal moeten leveren om de klimaatverandering tegen te gaan, op de tweede plaats zetten zij het vrachtvervoer (80%) en vervolgens de landbouw (48%). Toch stelt 30% van de Belgen dat de gezinnen thuis ook hun steentje moeten bijdragen.

*Figuur 10 – Vraag 15: Wie/wat moet volgens u in de komende jaren in België de grootste inspanningen leveren om klimaatveranderingen tegen te gaan? (1)*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

Over het algemeen kunnen voor de bestudeerde subgroepen opnieuw weinig significante verschillen worden vastgesteld.

We zien dat de vrouwen en personen tussen de 16 en 35 jaar meer de industrie aanduiden als de 'sector' die de komende jaren de grootste inspanning zal moeten leveren. Dit geldt ook voor mensen die woonachtig zijn in landelijk gebied in vergelijking met de mensen die in de grote centra wonen. De mensen die woonachtig zijn in landelijk gebied duiden landbouw minder aan dan de mensen die in de steden wonen.

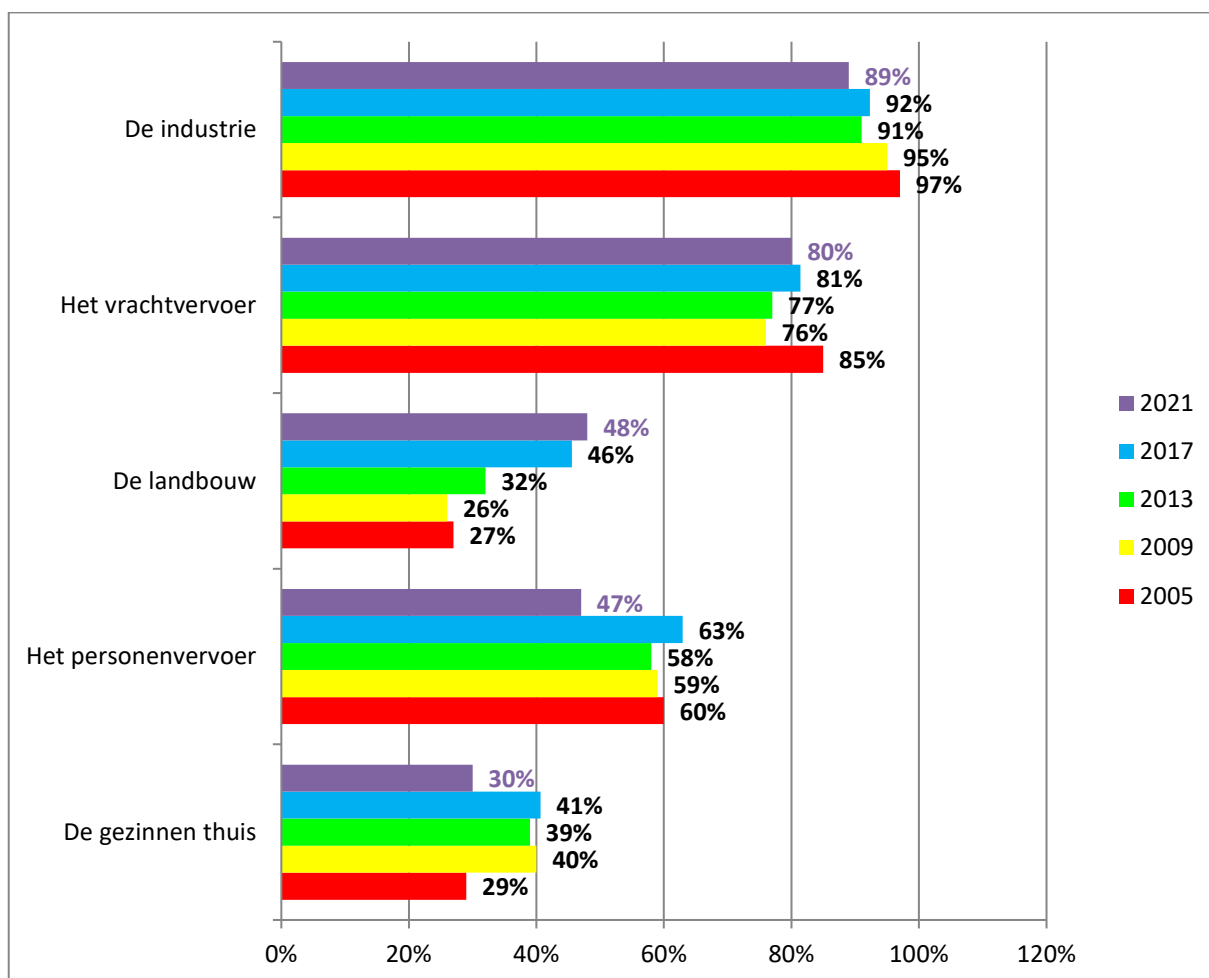
Brusselaars geven vaker aan dat de landbouw een inspanning zal moeten leveren in vergelijking met Vlamingen en Walen. De Walen vinden het dan weer meer belangrijk dat het personenvervoer moet bijdragen in vergelijking met de Vlamingen.

De jongste twee leeftijdscategorieën (16 - 35 jaar en 36 - 55 jaar) vinden dat de gezinnen thuis meer inspanningen zullen moeten leveren in vergelijking met de oudste leeftijdscategorie. De jongste leeftijdscategorie duidt verder ook meer (dan de 36-55-jarigen) aan dat de landbouw inspanning zal moeten leveren.

Lager geschoolde geven vaker aan dat het personenvervoer een inspanning zal moeten leveren. Hoger geschoolden duiden dan weer meer de landbouw aan.

In vergelijking met 2017 (63%) duiden opmerkelijk minder mensen in 2021 (47%) aan dat het personenvervoer de grootste inspanning zal moeten leveren. Hierdoor daalt het personenvervoer naar een vierde plaats. Ook de gezinnen thuis worden nu minder verantwoordelijk geacht om hun steentje bij te dragen in vergelijking met 2017. Voor de industrie zien we een stelselmatige daling over de jaren heen, voor de landbouw daarentegen een stelselmatige stijging.

*Figuur 11 – Vraag 15: Wie/wat moeten volgens u in de komende jaren in België de grootste inspanningen leveren om klimaatveranderingen tegen te gaan? (2)*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

3.2.2.2 INTERESSE IN HET MILIEU EN MILIEUPROBLEMATIEK

Ook werd er gepeild naar de interesse van de Belgen in het milieu en de milieuproblematiek. Daartoe werd de volgende vraag gesteld: ‘In welke mate bent u geïnteresseerd in het milieu en de milieuproblematiek?’. Onderstaande grafiek geeft de resultaten weer, evenals de vergelijking met de resultaten van de voorgaande klimaatonderzoeken.

Het aantal (heel) geïnteresseerden in het milieu en de milieuproblematiek is in 2021 (ten opzichte van de vorige jaren ) gedaald tot 65%, en bereikt het laagste niveau sinds de start van de klimaatonderzoeken. Deze tendens loopt gelijk met de afgenomen mate van bezorgdheid over het milieu (zie figuur 4). Het aantal mensen die aanduiden (helemaal) niet geïnteresseerd te zijn in het milieu en de milieuproblematiek is gestegen tot het hoogste niveau sinds de start van de metingen.

Figuur 12 – Vraag 34: In welke mate bent u geïnteresseerd in het milieu en de milieuproblematiek?



Basis: alle respondenten (N=1613) excl. ‘missings’.

De cijfers leren ons verder dat de mannen, de Brusselaars, de inwoners uit de grote centra en de hoger geschoolden meer interesse tonen in het milieu en de milieuproblematiek dan anderen. Meer respondenten (8%) dan in de vorige edities geven aan (helemaal) niet geïnteresseerd te zijn in het milieu.

## 3.3 Kennis m.b.t. klimaatverandering

### 3.3.1 Beeldvorming rond klimaatverandering

Aan de hand van een aantal uitspraken zijn we nagegaan hoe de Belgen over het algemeen tegenover klimaatverandering staan.

Een overgrote meerderheid van de ondervraagden (84%) is het er over eens dat klimaatverandering een verschijnsel is dat zich globaal voordoet (83% in 2017). Daarnaast stellen we vast dat – ondanks de ietwat provocerende formulering – 80% van de Belgen niet akkoord gaat met de stelling dat er geen klimaatverandering is (in 2017 was dit 83%).

Op de tweede plaats staat, net zoals in 2017, de stelling ‘De effecten van klimaatverandering zijn reeds elders merkbaar’. 81% van de respondenten gaan, terecht, akkoord met deze stelling (in 2017 was dit nog 84%). Bovendien vormt de klimaatverandering voor iets minder dan 60% van de respondenten (59%) een bedreiging in zijn dagelijks leven en geeft iets meer dan drie op de vier respondenten aan dat de effecten van klimaatverandering reeds merkbaar zijn bij ons (76%). In 2017 was dit nog respectievelijk 54% en 72%.

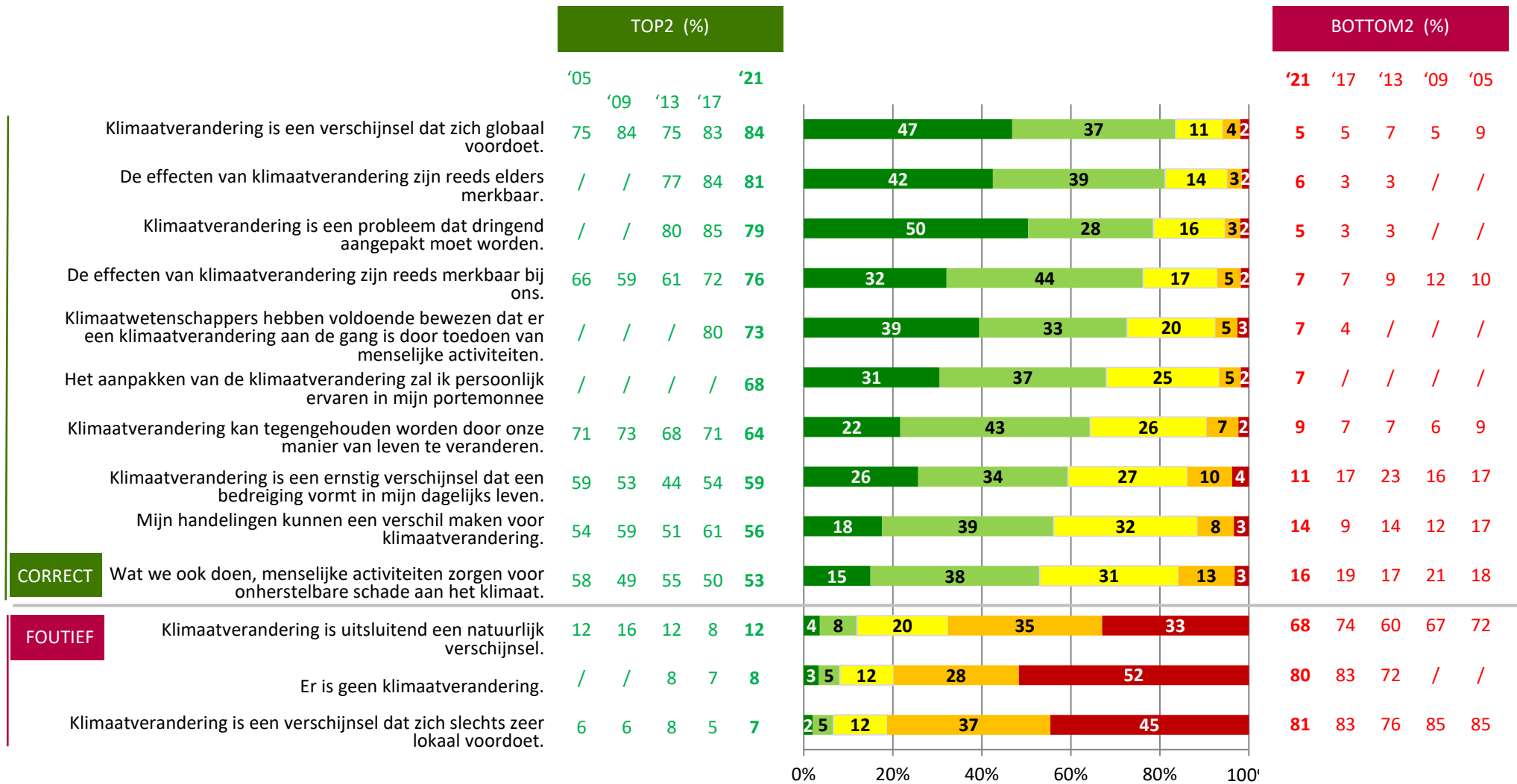
Belangrijk is ook dat 79% van de Belgen van mening is dat klimaatverandering een probleem is dat dringend aangepakt moet worden (slechts 5% deelt die mening niet).

73% is het er mee eens dat klimaatwetenschappers voldoende bewezen hebben dat er een klimaatverandering aan de gang is door toedoen van menselijke activiteiten, toch gaat 7% hiermee niet akkoord. 64% van de respondenten oordelen dat klimaatverandering kan worden tegengehouden door onze manier van leven te veranderen, terwijl slechts 56% van de respondenten menen dat de eigen handelingen ook effectief een verschil kunnen maken (in 2017 was dit nog 61%).

68% (74% in 2017) is het niet eens met de stelling dat klimaatverandering uitsluitend een natuurlijk verschijnsel is. Bovendien blijkt de meer dan de helft van de ondervraagden (53%) (helemaal) akkoord te gaan met de stelling dat - wat we ook doen - menselijke activiteiten voor onherstelbare schade aan het klimaat zorgen.

Samengevat vindt nog steeds een grote tot overgrote meerderheid dat het vijf voor twaalf is, dat wij de belangrijke oorzaak zijn en wij er ook iets aan kunnen doen. Toch daalt het besef, in vergelijking met 2017, dat personen individueel een verschil kunnen maken. Het besef dat de effecten van klimaatverandering ook in België merkbaar zijn stijgt dan weer wel.

Figuur 13 – Vraag 3: Graag zouden wij uw mening kennen in verband met een aantal uitspraken.



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missing'.

■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Tussen beide ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord

Vrouwen vinden meer dan mannen dat hun handelingen een verschil kan maken, dat de effecten elders maar ook hier reeds merkbaar zijn en dat klimaatverandering een probleem is dat dringend moet worden aangepakt.

Belgen in de jongste leeftijdsgroep (16 tot 35 jaar) zijn minder overtuigd van het verschijnsel van klimaatverandering, vinden het ook meer een verschijnsel dat zich zeer lokaal voordoet en minder een globaal verschijnsel is dan oudere Belgen.

De 16-35 jarigen geloven minder vaak dan de oudste leeftijdsgroep dat de effecten van klimaatverandering reeds bij ons of elders merkbaar zijn. Ze geloven ook minder vaak dan de andere leeftijdsgroepen dat ze het aanpakken van de klimaatverandering persoonlijk zullen ervaren in hun portemonnee. Dit is omgekeerd aan wat in 2017 werd waargenomen: in dat jaar gingen de 16-35 jarigen namelijk vaker akkoord met de 'correcte' stellingen en waren het de 56 tot 75 jarigen die vaker akkoord gingen met de foutieve stellingen.

De hoger opgeleiden zijn er meer van overtuigd dat klimaat niet uitsluitend een natuurlijk verschijnsel is. Hoger opgeleide Belgen zien klimaatverandering bovendien als een globaal verschijnsel, waarvan de effecten reeds zowel elders als bij ons merkbaar zijn, ook zien ze klimaatverandering sneller als een bedreiging voor hun dagelijks leven en zijn ze er meer van overtuigd dat klimaatverandering kan worden aangepakt door hun manier van leven te veranderen. Als laatste zijn mensen met een hoger diploma zich er meer van bewust dat enerzijds klimaat dringend moet worden aangepakt maar dat dit anderzijds ook persoonlijk financieel voelbaar zal zijn.

Kijken we naar de woonplaats, dan valt het op dat de inwoners uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer akkoord zijn met de 'foute' stelling dat klimaatverandering zich slechts zeer lokaal voordoet in vergelijking met Vlaanderen. In 2017 was dit omgekeerd waarbij mensen uit Brussel vaker niet akkoord gingen met deze foute stelling. Toch gaan personen uit Brussel ook, net zoals in 2017, sneller akkoord met de 'correcte' stellingen. Er zijn meer Vlamingen dan Brusselaars of Walen die zich niet akkoord verklaren met de stelling dat klimaatverandering een ernstig verschijnsel is dat een bedreiging vormt voor het dagelijks leven.

Als laatste zullen personen woonachtig in een stad sneller akkoord gaan met de stelling dat klimaatverandering een bedreiging vormt in het dagelijks leven in vergelijking met personen die wonen in een kleine lokaliteit.

### 3.3.2 Het effect van menselijke activiteiten op klimaatverandering

Aan de respondenten werd ook gevraagd welke menselijke activiteiten volgens hen een impact hebben op de klimaatverandering<sup>5</sup>.

De overgrote meerderheid van de bevroegden geeft een hoge score aan activiteiten met een duidelijk zichtbare uitstoot: ze antwoorden dat de uitstoot door de industrie (89%), de ontbossing (87%), het nemen van vliegtuigen (81%) en de uitstoot van auto's (74%) een (heel) groot effect hebben op de klimaatverandering.

Het produceren van afval (71%) en het transport met vrachtschepen (69%) scoren nog hoog, maar het eigen aankoopgedrag (57%) en de woningverwarming (56%) scoren al direct een 10-tal % lager.

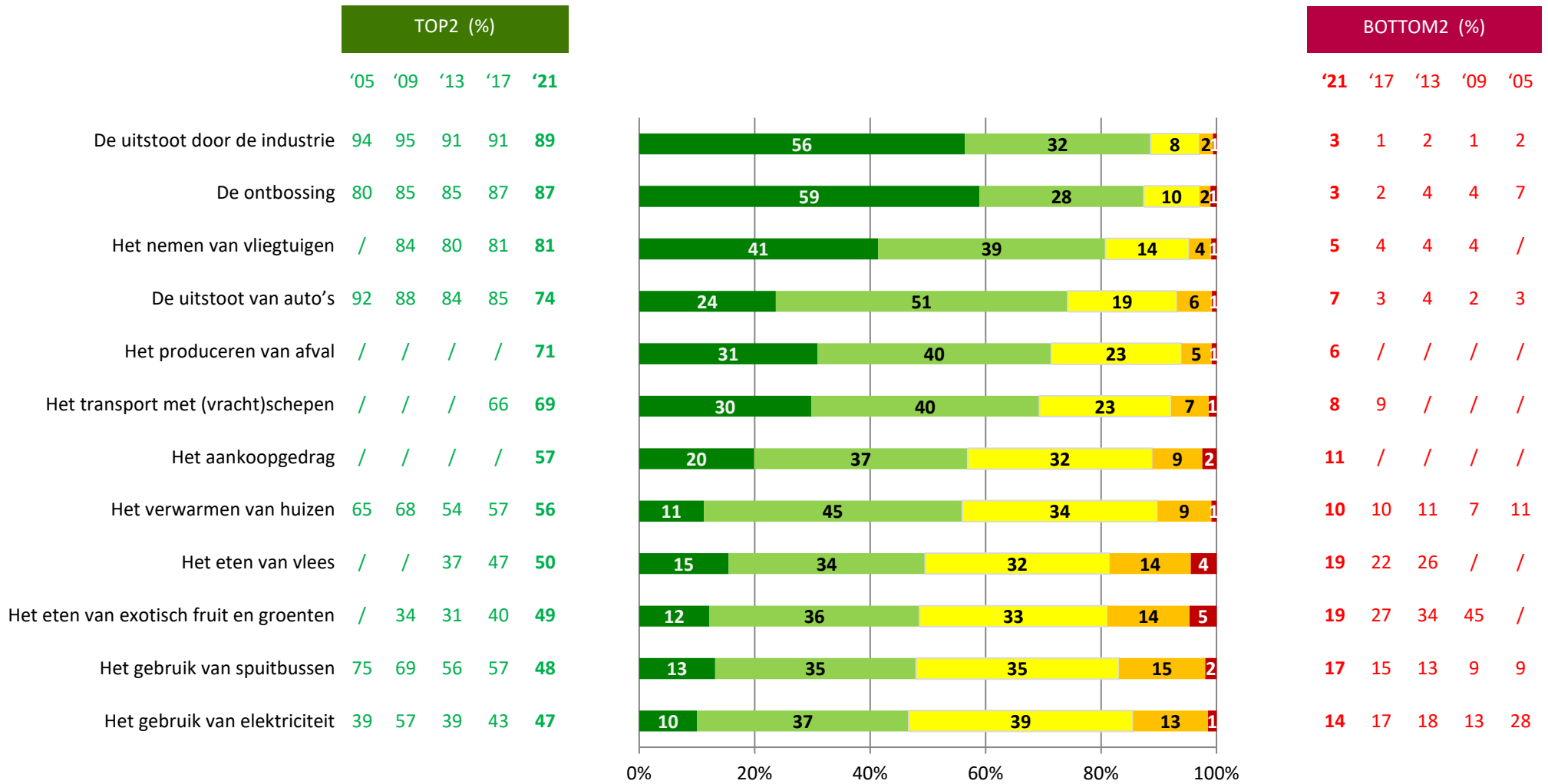
Het verband met een (indirecte) uitstoot van broeikasgassen lijkt minder duidelijk: het eten van vlees (50%) en van exotisch fruit en groenten (49%), en het gebruik van elektriciteit (47%) scoren duidelijk lager, maar kennen wel een continue stijging gedurende de laatste drie enquêtes (2013, 2017 en 2021).

De verschillen met 2017 zijn eerder beperkt, al merken we globaal wel een kleine verbetering van de kennis. Merkwaardig is wel de sterke daling van de score voor de uitstoot van auto's, die in de vier vorige edities minstens 10% hoger lag.

<sup>5</sup> De vraagstelling in 2005/2009 was: "In welke mate dragen volgens u volgende zaken bij tot klimaatverandering?"



Figuur 14 – Vraag 5: In welke mate hebben de volgende menselijke activiteiten een effect op klimaatverandering?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missing'.

■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Tussen beide ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord

De vrouwen zijn - meer dan de mannen - van oordeel dat de verschillende menselijke activiteiten de klimaatverandering beïnvloeden. Enkel voor het eten van vlees, het verwarmen van huizen en het gebruik van elektriciteit worden geen verschillen tussen mannen en vrouwen vastgesteld.

Als er al een verschil is naargelang het opleidingsniveau, dan is het dat de hoger opgeleide Belgen een groter effect toeschrijven dan lager opgeleiden aan volgende menselijke activiteiten: het verwarmen van huizen, het gebruik van elektriciteit, de ontbossing, het eten van vlees, de activiteit van de industrie, het eten van exotisch fruit en groenten en het aankoopgedrag.

De Vlamingen kennen bijna altijd een kleiner effect toe aan de verschillende activiteiten dan de Walen en de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met inbegrip van ons aankoopgedrag. Voor het transport met vrachtschepen is er enkel een verschil tussen Vlamingen en Walen. Voor de ontbossing en de activiteiten van de industrie is geen verschil naargelang de regio.

Op het vlak van de urbanisatiegraad zijn de verschillen meestal klein. En als er al verschillen zijn, dan zien we dat wie in een van de vijf grootsteden woont een groter effect toeschrijft aan de menselijke activiteiten.

### 3.3.3 Oorzaken en gevolgen van klimaatverandering

#### 3.3.3.1 VERANTWOORDELIJKE EN BETROKKEN LANDEN

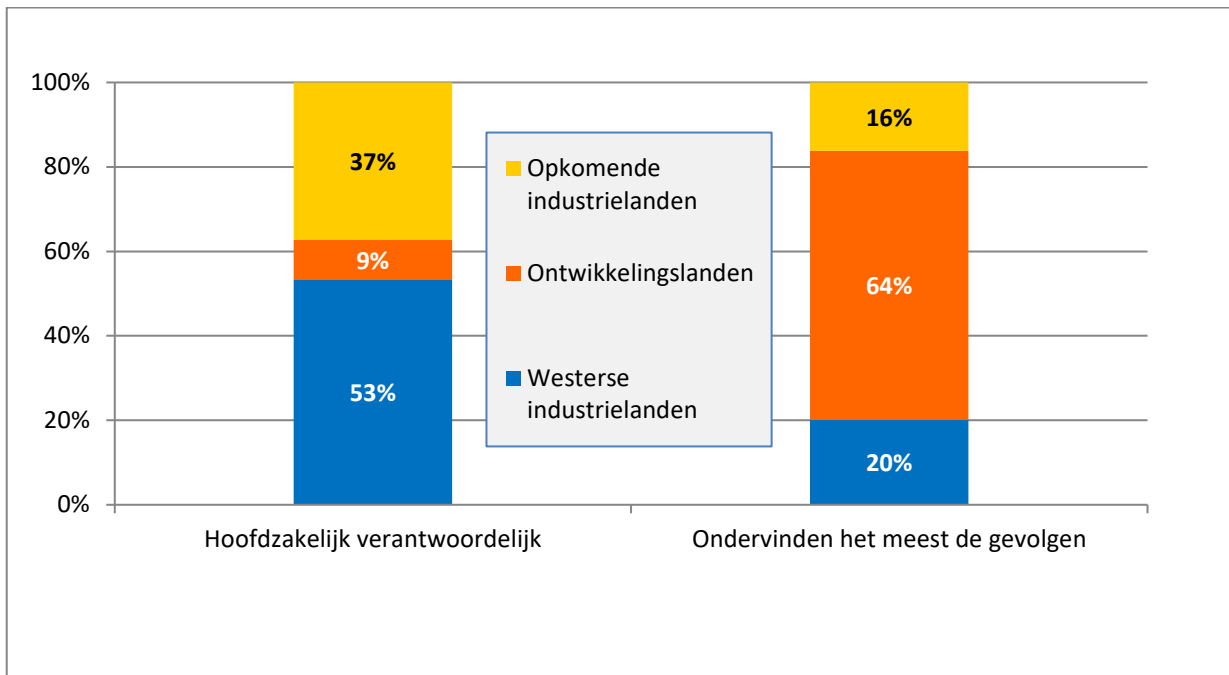
Er werd gepeild naar de landen die volgens de Belgen in hoofdzaak verantwoordelijk zijn voor de klimaatverandering en waar voornamelijk de gevolgen ervan worden ondervonden.

Meer dan de helft van de respondenten legt de verantwoordelijkheid hoofdzakelijk bij de westerse landen (53%). Meer dan een derde van de Belgen geven aan dat de nieuwe opkomende industrielanden (met India, Brazilië, ... als voorbeelden in de vragenlijst) hoofdzakelijk verantwoordelijk zijn. Volgens een kleine minderheid (9%) ligt de oorzaak van klimaatverandering hoofdzakelijk bij de ontwikkelingslanden.

Op de vraag waar men het meest de gevolgen van de klimaatverandering zal voelen, antwoordt bijna 2 op 3 (64%) terecht dat dit de ontwikkelingslanden zijn. 1 op vijf vindt dat de westerse industrielanden de meeste gevolgen ondervinden. Ten slotte geeft 16% aan dat de opkomende industrielanden de meeste gevolgen zullen ondervinden.

In beide gevallen (verantwoordelijkheid en ondervinden van de gevolgen) is geen vergelijking met 2017 mogelijk gezien in 2021 de antwoordoptie "allen in dezelfde mate" in de vragenlijst werd weggelaten. Constante blijft wel dat de ontwikkelingslanden het minst 'hoofdzakelijk verantwoordelijk' zijn en het meest de gevolgen ondervinden. Toch leggen de Belgen, in vergelijking met 2017, nu vooral de verantwoordelijkheid bij de westerse industrielanden in plaats van bij de opkomende industrielanden.

*Figuur 15 – Vraag 9: Welke landen zijn hoofdzakelijk verantwoordelijk voor klimaatverandering?  
In welke landen ondervindt men het meest de gevolgen van klimaatverandering?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

Vrouwen, Brusselaars en Walen zijn vaker dan de andere groepen van mening dat de westerse industrielanden hoofdzakelijk verantwoordelijk zijn voor de klimaat verandering.

Mannen en Vlamingen vinden dan weer sneller dan de andere groepen dat de opkomende industrielanden hiervoor hoofdzakelijk verantwoordelijk zijn.

16- tot 35- jarigen en lager opgeleiden wijzen vaker dan de andere groepen naar de ontwikkelingslanden als verantwoordelijke voor de klimaatverandering. De twee oudste leeftijdscategorieën vinden sneller dan de jongste leeftijdscategorie dat de nieuw opkomende industrielanden hoofdzakelijk verantwoordelijk zijn voor de klimaatverandering.

### 3.3.3.2 GEVOLGEN VAN KLIMAATVERANDERING

Naast de kennis over de oorzaken van klimaatverandering, peilde de enquête ook naar de kennis van de Belgen met betrekking tot de gevolgen van klimaatverandering. Met dit doel voor ogen kregen de respondenten een lijst voorgelegd met een aantal mogelijke gevolgen. Per mogelijk gevolg werd gevraagd of het – volgens hen – al dan niet een gevolg is van de klimaatverandering<sup>6</sup>.

De Belgen zien het afsmelten van gletsjers (86%), meer hittegolven (86%) en het afsmelten van de ijskap in het noorden<sup>7</sup> (86%) als de drie belangrijkste gevolgen van klimaatverandering.

Daarentegen zegt 59% van de Belgen foutief dat het grotere aantal tsunami's een gevolg is van klimaatverandering. Ook het veroorzaken van huidkanker wordt foutief door 44% van de respondenten als een gevolg van klimaatverandering gezien.

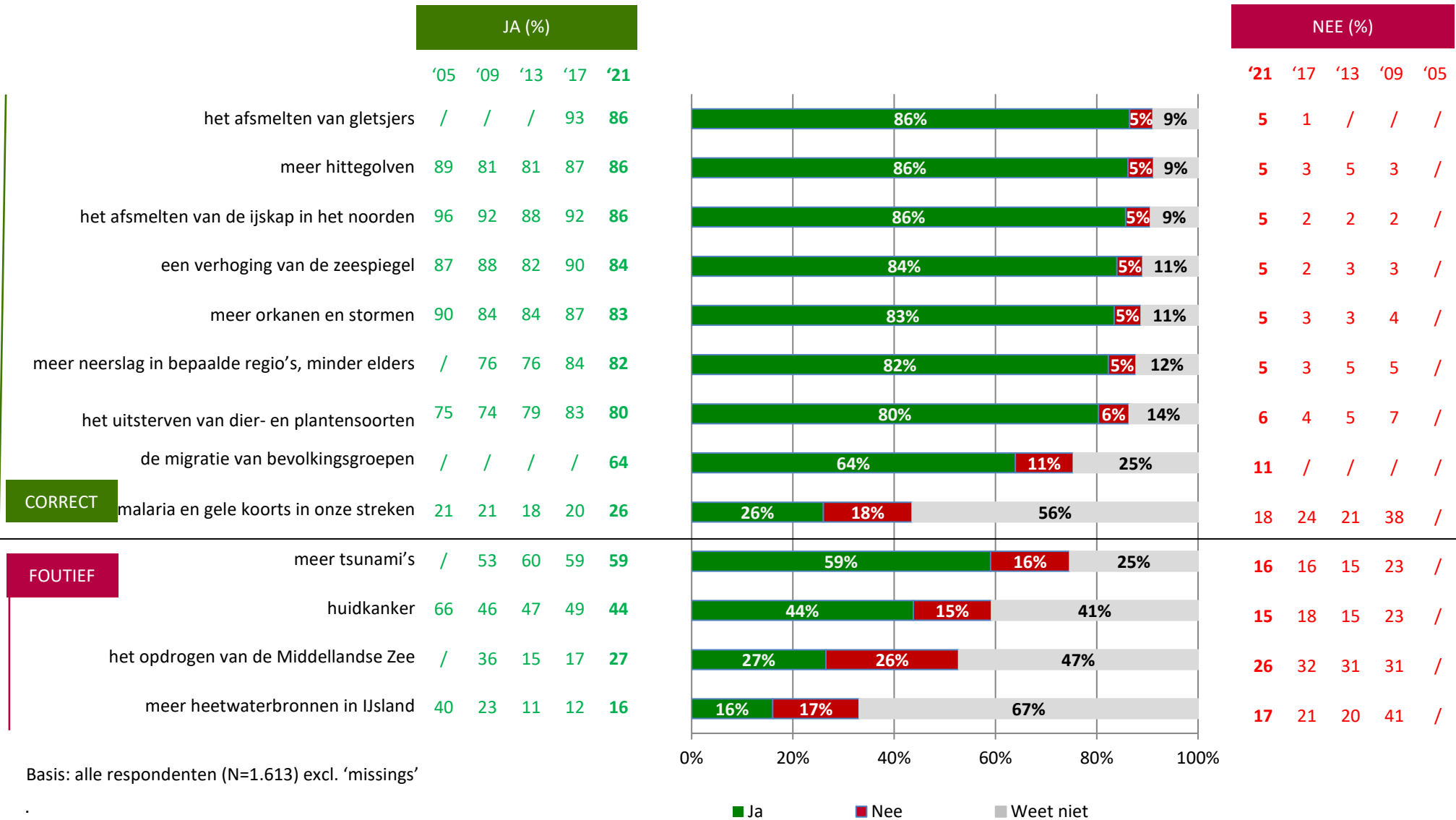
Ten slotte worden ook het opdrogen van de Middellandse Zee en het grotere aantal heetwaterbronnen in IJsland door respectievelijk 27% en 16% foutief als een gevolg van klimaatverandering gezien.

Globaal gezien is er een afname van de kennis tegen over de vorige editie.

<sup>6</sup> Vraagstelling 2005/2009: "Klimaatverandering kent verschillende gevolgen. Gelieve in de volgende lijst aan te duiden of de opgenoemde verschijnselen, volgens uw mening, al dan niet een gevolg zijn van klimaatverandering."

<sup>7</sup> Vraagstelling 2005/2009/2013: "Het afsmelten van de ijskap".

Figuur 16 – Vraag 6: Zal klimaatverandering leiden tot de volgende verschijnselen?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'

Bij sommige antwoorden (meer heetwaterbronnen in IJsland, het opdrogen van de Middellandse Zee, huidkanker, meer tsunami en de migratie van bevolkingsgroepen) geven mannen vaker het correcte antwoord, bij andere antwoorden (meer orkanen en stormen, meer hittegolven, een verhoging van de zeespiegel, malaria en gele koorts in onze streken, meer neerslag in bepaalde regio's en minder elders, het uitsterven van dieren en plantensoorten, het afsmelten van de ijskap in het noorden en het afsmelten van gletsjers) geven vrouwen vaker het correcte antwoord of minder vaak een fout antwoord.

De jongste respondenten (16 tot 35 jaar) blijken minder goed de door klimaatverandering geïnduceerde fenomenen te kennen en geven vaker een foutief antwoord dan de oudere respondenten.

Bij de hoger opgeleide Belgen is het net andersom: ze denken vaker dan lager opgeleide Belgen correct dat klimaatverandering zal leiden tot de opgesomde (correcte) fenomenen. De lager opgeleiden geven vaker aan het antwoord niet te kennen.

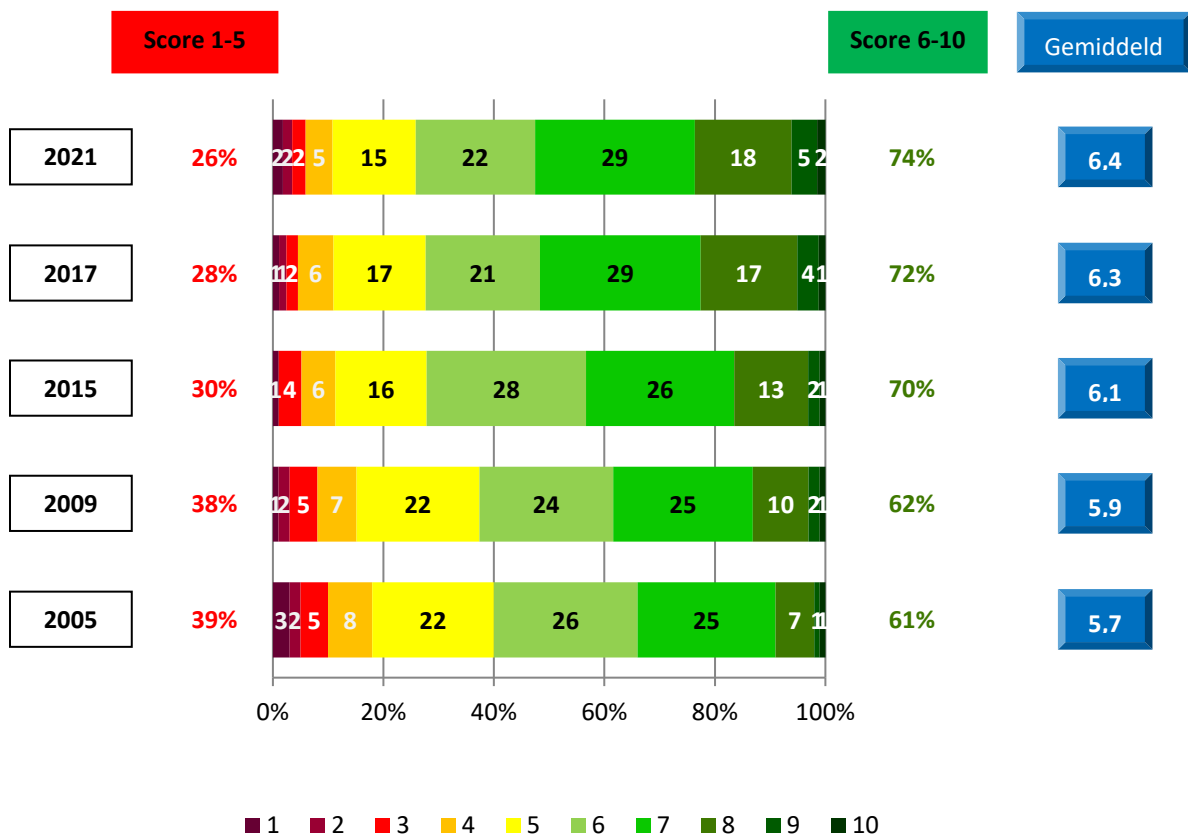
Op het vlak van de regio blijken de significante verschillen zich vooral te beperken tot Walen die in tegenstelling tot de Vlamingen minder vaak het correcte antwoord gaven op de stellingen dat klimaatverandering zal leiden tot het opdrogen van de Middellandse zee en malaria en gele koorts in onze streken. Voor de andere fenomenen zijn er geen verschillen behalve voor 'het uitsterven van dier- en plantensoorten' en voor 'de migratie van bevolkingsgroepen', waar de Vlamingen minder vaak het correcte antwoord geven.

### 3.3.4 Eigen kennisniveau m.b.t. klimaatverandering

Aan de respondenten werd gevraagd zichzelf een score op 10 te geven met betrekking tot de mate waarin ze geïnformeerd zijn over klimaatverandering. Een 10 betekent dat men zichzelf heel goed geïnformeerd vindt over de klimaatverandering, terwijl een 1 betekent dat men zichzelf helemaal niet geïnformeerd voelt.

Bijna drie kwart van de Belgen (74%) vindt zichzelf redelijk tot zeer goed geïnformeerd (score van 6 tot 10). Ongeveer de helft van de Belgen (51%) geeft zichzelf een score van 6 of 7 op 10, 25% vindt zichzelf goed geïnformeerd en geeft zichzelf een score van 8 tot 10. Ongeveer één respondent op vier (26%) beschouwen zichzelf als niet of slecht geïnformeerd (score 1-5). De gemiddelde score bedraagt nu 6,4/10. Tussen 2005 en 2021 is de Belg zich - langzaam maar zeker - beter geïnformeerd gaan voelen.

*Figuur 17 – Vraag 7: Als u zichzelf een score zou mogen geven op 10, hoeveel zou u dan uzelf geven voor de mate waarin u geïnformeerd bent over klimaatverandering?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

Mannen vinden zichzelf beter geïnformeerd dan vrouwen, 16- tot 35-jarigen beter dan oudste leeftijdscategorie en de hoger opgeleiden beter dan de lager opgeleiden. Er is geen verschil naargelang urbanisatiegraad en regio.

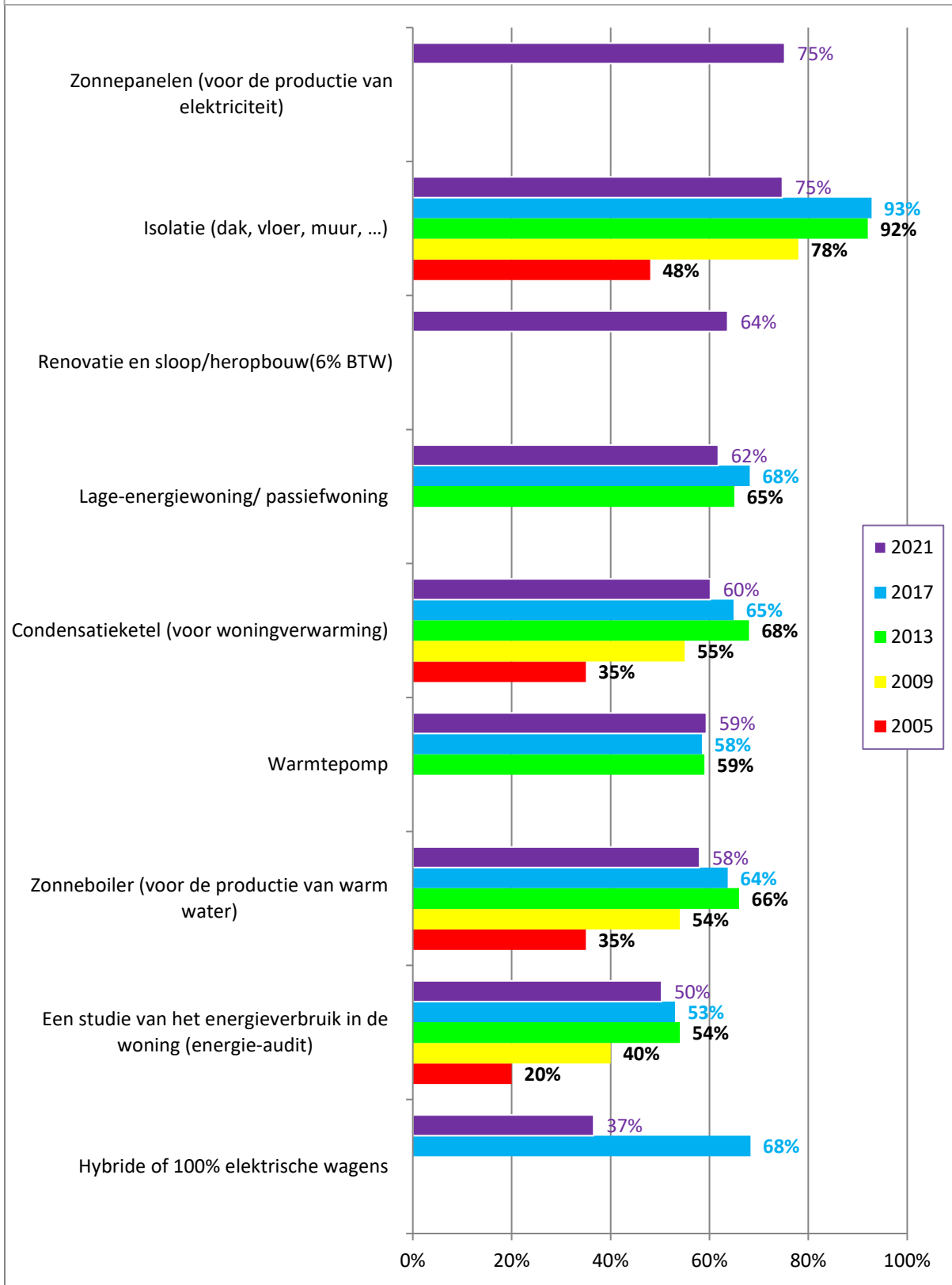
### 3.3.5 Kennis financiële steunmaatregelen

Naast de kennis over klimaatverandering in het algemeen, peilde deze enquête ook naar de kennis die men heeft over de financiële steunmaatregelen. Er werd met andere woorden nagegaan in welke mate de Belgen op de hoogte zijn van de belastingvermindering of de premies die ze van de overheid kunnen ontvangen voor investeringen in een aantal energiebesparende technieken.

Uit de resultaten blijkt dat de Belgen over het algemeen goed op de hoogte zijn van de aangeboden steunmaatregelen. Wanneer de resultaten worden vergeleken met deze van 2017 en 2013 zijn over het algemeen de Belgen nu minder goed op de hoogte van de verschillende maatregelen. Vooral de financiële steunmaatregel wat betreft hybride of 100% elektrische wagens verliest veel aan bekendheid: in 2017 waren er nog 68% van de respondenten hiervan op de hoogte, nu is dit slechts 37%.



*Figuur 18 – Vraag 32 A: De overheid geeft financiële steun (onder de vorm van belastingvermindering of premies) voor investeringen in een aantal energiebesparende technieken. Bent u op de hoogte van deze financiële steun?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

Significatieanalyses wijzen uit dat er een aantal belangrijke verschillen zijn naargelang de beschouwde subgroepen.

Naar leeftijd zien we dat Belgen in de jongste leeftijdsgroep (16 tot 35 jaar) het minst op de hoogte zijn van verschillende steunmaatregelen en de oudste leeftijdsgroep het meest.

Tevens zijn Vlamingen meer dan de overige landgenoten op de hoogte van volgende steunmaatregelen voor: de zonneboiler, warmtepomp en de renovatie en sloop/heropbouw. De financiële maatregel voor isolatie is dan weer meer gekend bij de Walen dan bij de andere groepen.

## 3.4 Gedrag m.b.t. klimaatverandering

### 3.4.1 Huidig gedrag en intenties

Binnen dit hoofdstuk gaan we dieper in op het gedrag van de Belgen om de klimaatverandering tegen te gaan. Daarnaast bekijken we de persoonlijke intenties die de Belgen hebben naar de toekomst toe op het vlak van hun verplaatsingen, huishouden en woning.

#### 3.4.1.1 VERPLAATSINGEN

Zo goed als drie vierde van de wageneigenaars (71%) geeft aan dat ze hun wagen niet laten draaien als ze lange tijd stilstaan. Bovendien is 10% van plan dit in de nabije toekomst te doen. Deze inspanning die financieel geen extra inspanning vraagt, scoort het beste wat het 'milieuvriendelijke gedrag' met betrekking tot de verplaatsingen betreft.

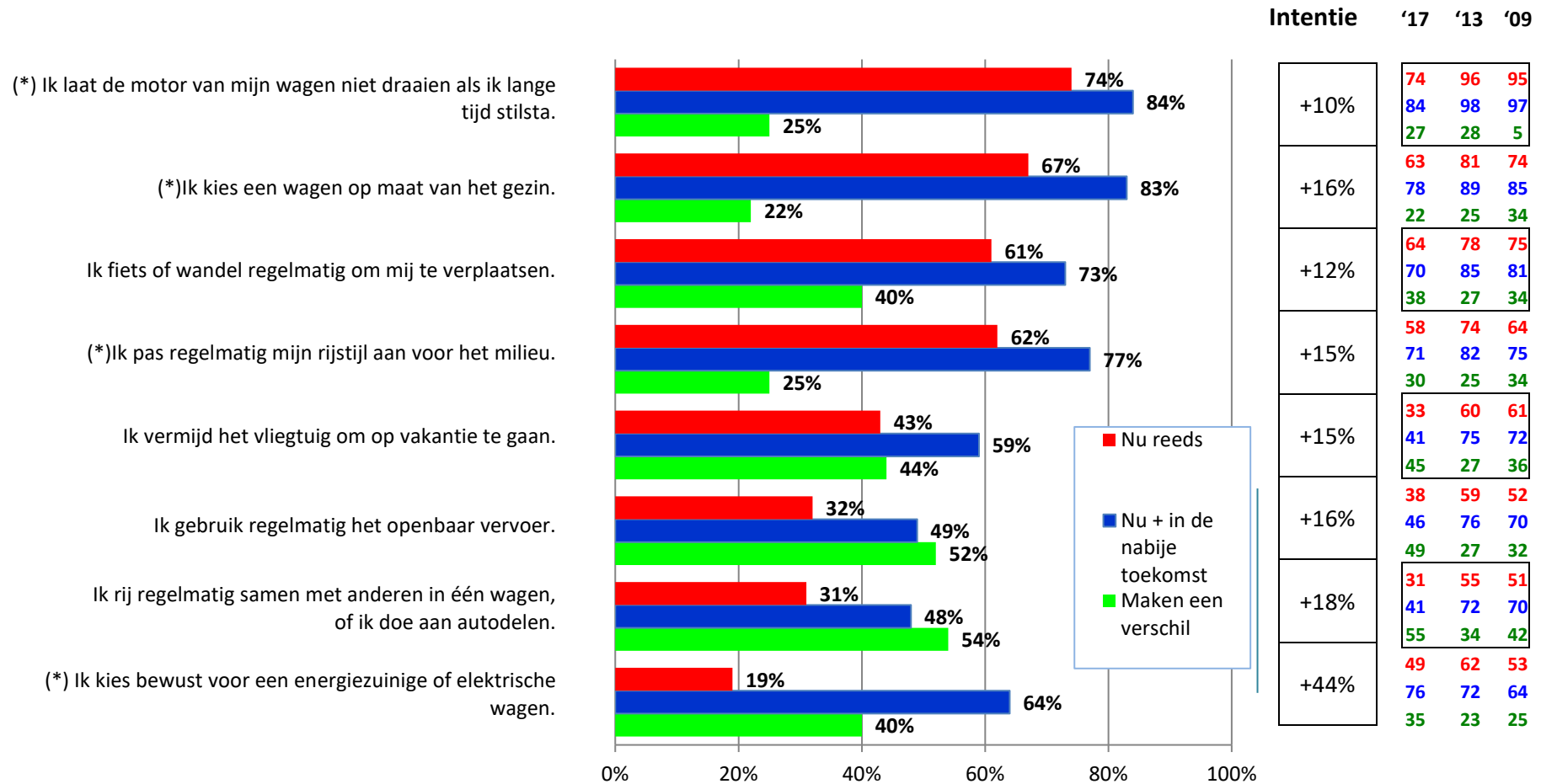
In vergelijking met 2017 is er een stijging van 10% waarneembaar in het vermijden van een vliegtuig om op vakantie te gaan (in 2017 lag dit percentage op slechts 33%, nu op 43%), maar dit is mogelijk toe te schrijven aan de COVID-pandemie.

Volgende inspanningen gebeuren het minst vaak: gebruik maken van het openbaar vervoer (32%), carpoolen (31%) en kiezen voor een energiezuinige auto (19%) (in 2017 was dit nog 49%). De intentie om dit in de toekomst is wel hoog, namelijk 44%.

Bekijken we de evolutie in milieuvriendelijk gedrag van de Belgen ten opzichte van 2017, dan zien we hooguit dezelfde lage cijfers en kunnen we zeker niet spreken van een vooruitgang, eerder omgekeerd. Het effect van de COVID-pandemie valt hier ook niet uit te sluiten. De uitgesproken intenties in 2017 zijn dus helemaal niet waargemaakt, behalve wat betreft het vliegtuig vermijden om op vakantie te gaan.

Enkel voor het regelmatig samen rijden of het autodelen en voor het regelmatig gebruik van het openbaar vervoer vindt een (kleine) meerderheid (54% respectievelijk 51%) dat dit een verschil maakt.

*Figuur 19 – Vraag 23 A: Hieronder staan een aantal uitspraken. In welke mate zijn deze van toepassing op u persoonlijk? Welke uitspraken zijn nu reeds op u persoonlijk van toepassing? Welke uitspraken zullen in de nabije toekomst op u persoonlijk van toepassing zijn (ongeacht of u deze momenteel al dan niet toepast)? Welke uitspraken maken volgens u echt een verschil om de klimaatverandering tegen te gaan (ongeacht of u deze momenteel al dan niet toepast)?*



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl 'missings' (\*) alle eigenaars van een wagen (N=1.448), excl. 'missings'

Vrouwen zullen sneller hun rijstijl aanpassen voor het milieu dan mannen maar mannen zullen dan weer sneller kiezen voor een energiezuinige auto.

Belgen tussen de 16 en 35 jaar opteren frequenter voor het samen rijden of het autodelen. Daarentegen laten ze vaker de motor draaien als de wagen stilstaat en vermijden ze minder vaak het vliegtuig dan 56-75 jarigen. Deze laatste leeftijdscategorie past wel sneller hun rijstijl aan voor het milieu dan de jongste twee leeftijdscategorieën.

Vlamingen rijden vaker samen of doen aan autodelen, en kiezen ook sneller voor een energiezuinige auto. Inwoners uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruiken veel vaker het openbaar vervoer, net als ze ook meer gaan fietsen of wandelen, maar zullen minder snel hun rijstijl aanpassen voor het milieu dan Walen. Vlamingen en Walen kiezen sneller voor een auto op maat van het gezin.

### 3.4.1.2 HET HUISHOUDEN

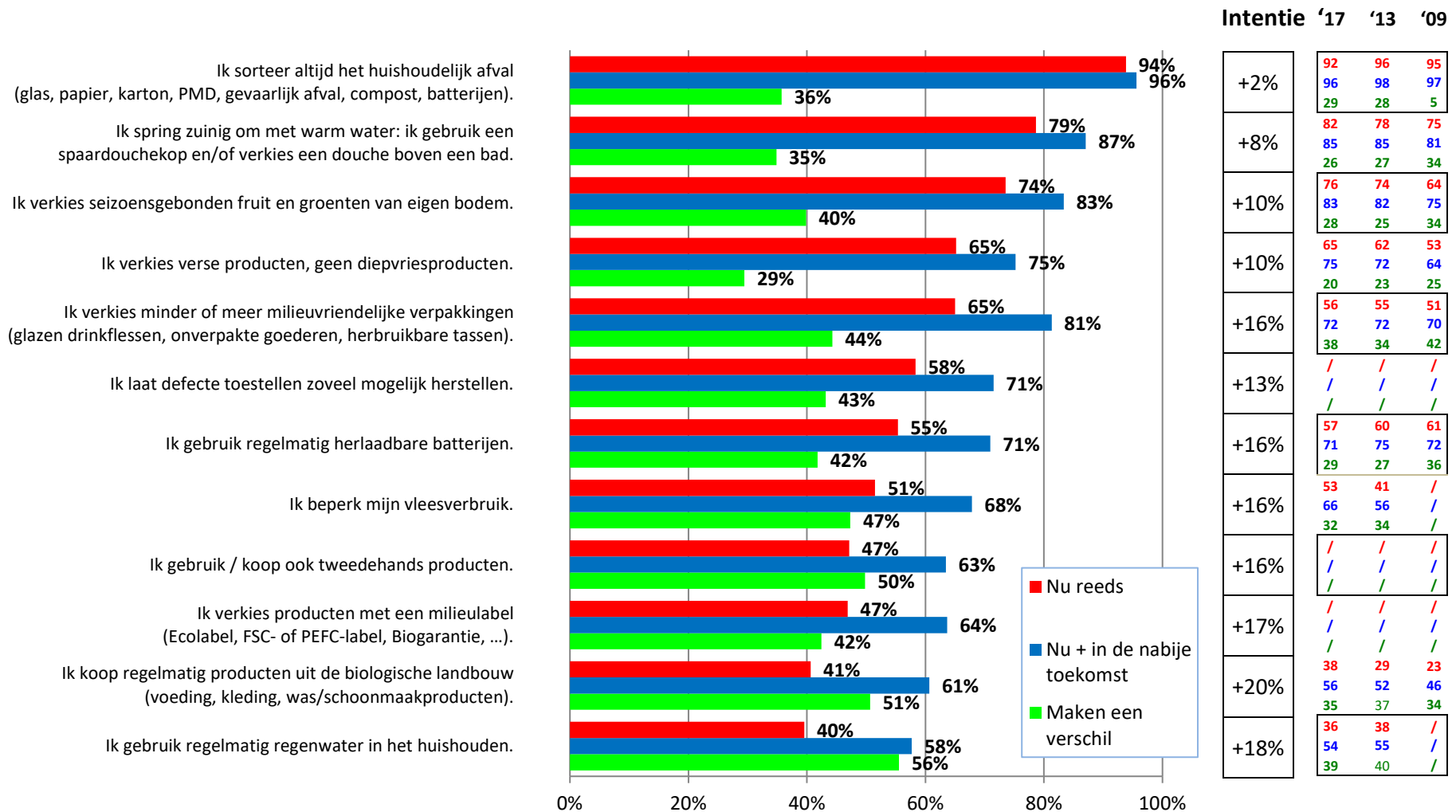
Algemeen beschouwd neemt al een behoorlijk deel van de Belgen milieubesparende maatregelen in het huishouden. Bijna alle respondenten (94%) sorteren het huishoudelijk afval (glas, papier, karton, PMD, gevaarlijk afval, compost, batterijen) en bijna acht op tien van de deelnemers springen zuinig om met warm water (79%).

Daarentegen stellen we vast dat slechts 41% regelmatig producten uit de biologische landbouw koopt en dat 40% regelmatig regenwater in het huishouden gebruikt.

De intenties om in de nabije toekomst meer milieubesparende maatregelen te treffen zijn wel telkens hoog.

In het algemeen neemt de Belg niet meer milieubesparende maatregelen in het huishouden in vergelijking met 2017 zij het met uitzondering van hun keuze voor minder (of meer milieuvriendelijke) verpakkingen wat een constante evolutie is sinds 2009. Merken we tegelijkertijd op dat de Belg zijn intenties uit 2017 niet heeft waargemaakt.

Figuur 20 – Vraag 23 B: Hieronder staan een aantal uitspraken. In welke mate zijn deze van toepassing op u persoonlijk? Welke uitspraken zijn nu reeds op u persoonlijk van toepassing? Welke uitspraken zullen in de nabije toekomst op u persoonlijk van toepassing zijn (ongeacht of u deze momenteel al dan niet toepast)? Welke uitspraken maken volgens u echt een verschil om de klimaatverandering tegen te gaan (ongeacht of u deze momenteel al dan niet toepast)?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'

We stellen vast dat in de eerste plaats de leeftijd een belangrijke invloed heeft op het al toepassen van bepaalde milieubesparende maatregelen in het huishouden en de intentie om deze in de toekomst toe te passen. We zien daarbij dat de jongste leeftijdscategorie (16-35 jaar) over het algemeen minder maatregelen neemt in het huishouden met uitzondering van het gebruiken/kopen van tweedehands producten en (in geringe mate) het sorteren van afval, wat ze meer doen dan de oudste leeftijdscategorie.

Verder zien we dat vrouwen vaker dan mannen naar milieuvriendelijke verpakkingen grijpen, seizoensgebonden producten kopen en er een meer milieuvriendelijk voedingspatroon (minder vlees eten) op nahouden.

Beschouwd naar regio, zien we dat de Brusselaars het vaakst biologische producten kopen, verse producten verkiezen, minder vlees eten en tweedehands producten kopen, maar beduidend minder scoren op een aantal vlakken zoals het gebruik van regenwater in het huishouden (de Vlamingen scoren voor dit laatste het best). Walen zullen sneller dan Vlamingen kiezen om seizoensgebonden fruit en groenten van eigen bodem te gebruiken en laten, samen met de Brusselaars, sneller hun defecte toestellen herstellen.

Regenwater wordt het minst vaak gebruikt in de grote centra. Inwoners uit de grote centra eten vaker minder vlees en verkiezen vaker verse groenten boven de diepvriesproducten in vergelijking met inwoners uit de landelijke gebieden.

Voor de respondenten maakt het gebruik van regenwater, het kopen producten uit de biologische landbouw en het gebruiken of kopen van tweedehandse producten het vaakst een verschil uit.

Voor vele gedragingen vinden de 16-35 jarigen in vergelijking met de twee oudere leeftijdsgroepen dat dit vaker een verschil maakt. De oudste leeftijdsgroep (56-75 jaar) geeft systematisch het minst aan dat dergelijke gedragingen een verschil maken.

Verder vinden inwoners uit de 5 grote centra meer dan de andere groepen dat het gebruik van regenwater, het laten herstellen van defecte toestellen en het kopen of gebruiken van tweedehands producten een verschil maakt. Hoger geschoolden antwoordden vaker “het sorteren van huishoudelijk afval”, “het zuinig omspringen met warm water”, het verkiezen van seizoensgebonden fruit en groenten van eigen bodem” en “het verkiezen van minder verpakkingen”.

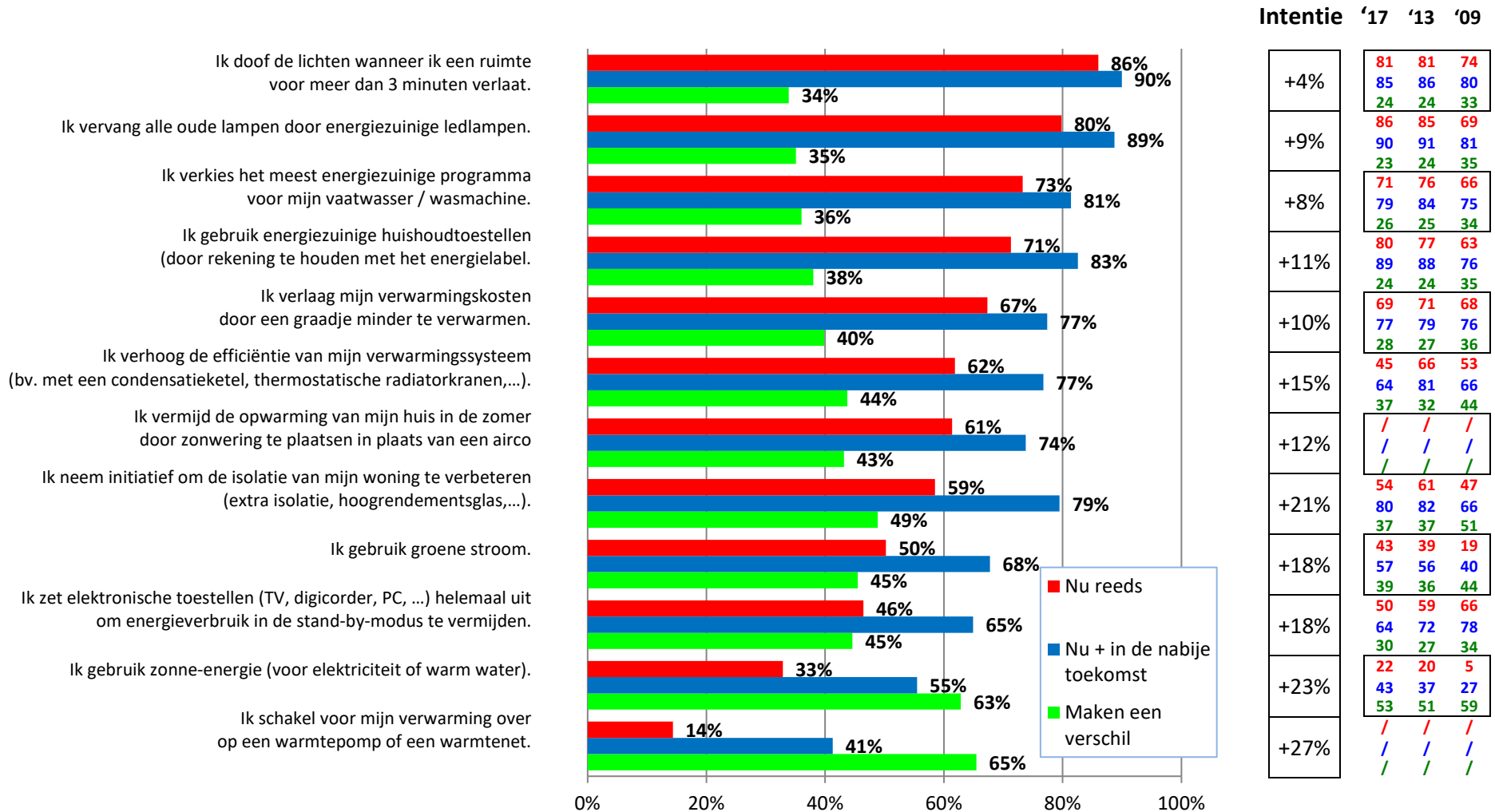
### 3.4.1.3 DE WONING

Ook wat het domein ‘woning’ betreft, vertonen de Belgen al een behoorlijk milieuvriendelijk gedrag. Alle ondervraagden beschouwd, stellen we vast dat 86% hun lichten doven wanneer ze de ruimte verlaten. Dit staat bovenaan. Op de tweede plaats geeft drie op vier Belgen aan dat ze hun oude lampen reeds hebben vervangen door energiezuinige lampen. Als laatste in de top 3 verkiest 73% van de Belgen om zijn/haar (vaat)was te doen met het meest energiezuinige programma.

Over het algemeen is er een sterke intentie onder de Belgen om in de nabije toekomst verder werk te maken van milieuvriendelijk gedrag in de woning. Meer dan één op vier (27%) wil in de nabije toekomst initiatief nemen om hun verwarming over te schakelen op een warmtepomp of warmtenet. Bovendien heeft telkens 18% respectievelijk 22% de intentie om in de nabije toekomst groene stroom en zonne-energie te gebruiken. Daarnaast zou één op vijf Belgen hun huis willen laten isoleren (20%).

Ten opzichte van 2017 zien we voor een aantal aspecten een (kleine) daling en voor andere dan weer een kleine tot wat grotere stijging. Sinds 2009 zien we een stelselmatige toename van het gebruik van groene stroom (van 19 naar 50%) en van zonne-energie (van 5 naar 33%). Tegelijkertijd stellen we echter vast dat de meeste intenties uit 2017 niet zijn waargemaakt.

Figuur 21 – Vraag 23 C: Hieronder staan een aantal uitspraken. In welke mate zijn deze van toepassing op u persoonlijk? Welke uitspraken zijn nu reeds op u persoonlijk van toepassing? Welke uitspraken zullen in de nabije toekomst op u persoonlijk van toepassing zijn (ongeacht of u deze momenteel al dan niet toepast)? Welke uitspraken maken volgens u echt een verschil om de klimaatverandering tegen te gaan (ongeacht of u deze momenteel al dan niet toepast)?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl 'missings'



We stellen vast dat mannen vaker energiezuinige verlichting kopen, overschakelen op een warmtepomp en groene stroom gebruiken.

Naar leeftijd is het duidelijk dat de jongste leeftijdsgroep doorgaans minder milieuvriendelijke/ energiebesparende maatregelen neemt in de woning dan Belgen ouder dan 35 jaar (behalve voor de overschakeling op een warmtepomp of warmtenet).

Vlamingen zullen vaker isoleren maar minder snel het energiezuinige programma op hun (vaat)wasmachine kiezen of hun lichten doven dan Brusselaars en Walen. Ook zullen Vlamingen, in vergelijking met Brusselaars, meer gebruik maken van zonne-energie. Ook gebruiken Vlamingen meer groene stroom in vergelijking met Walen. Deze laatste zullen dan weer op hun beurt - samen met de Brusselaars - sneller zonnepanelen plaatsen in plaats van een airco.

Personen uit de grote centra zullen ook, in vergelijking met inwoners van meer landelijke gebieden, minder snel hun woning isoleren en gebruiken minder zonne-energie.

Hoger opgeleiden maken vaker gebruik van zonne-energie, lager opgeleiden van groene stroom.

De respondenten vinden het vaakst dat het gebruik van een warmtepomp/warmtenet, zonne-energie en isolatie een verschil maakt.

De hoger opgeleiden vinden vaker dat de voorgestelde gedragingen een verschil maken. Personen uit de grote centra en steden vinden vaker dat het gebruik van zonne-energie en het verhogen van de efficiëntie van het verwarmingssysteem een verschil maken. Vrouwen geven vaker dan mannen aan dat het gebruik van zonne-energie en van groene stroom een verschil maken. De 16-35-jarigen geven voor de meeste maatregelen vaker dan de andere leeftijdsgroepen aan dat deze een verschil maken.

Wat betreft de regio's is de teneur dat de Brusselaars meer dan Walen vinden dat het verhogen van de efficiëntie van het verwarmingssysteem een verschil maakt.

#### 3.4.1.4 GEBRUIK VAN FINANCIËLE OVERHEIDSSTEUN

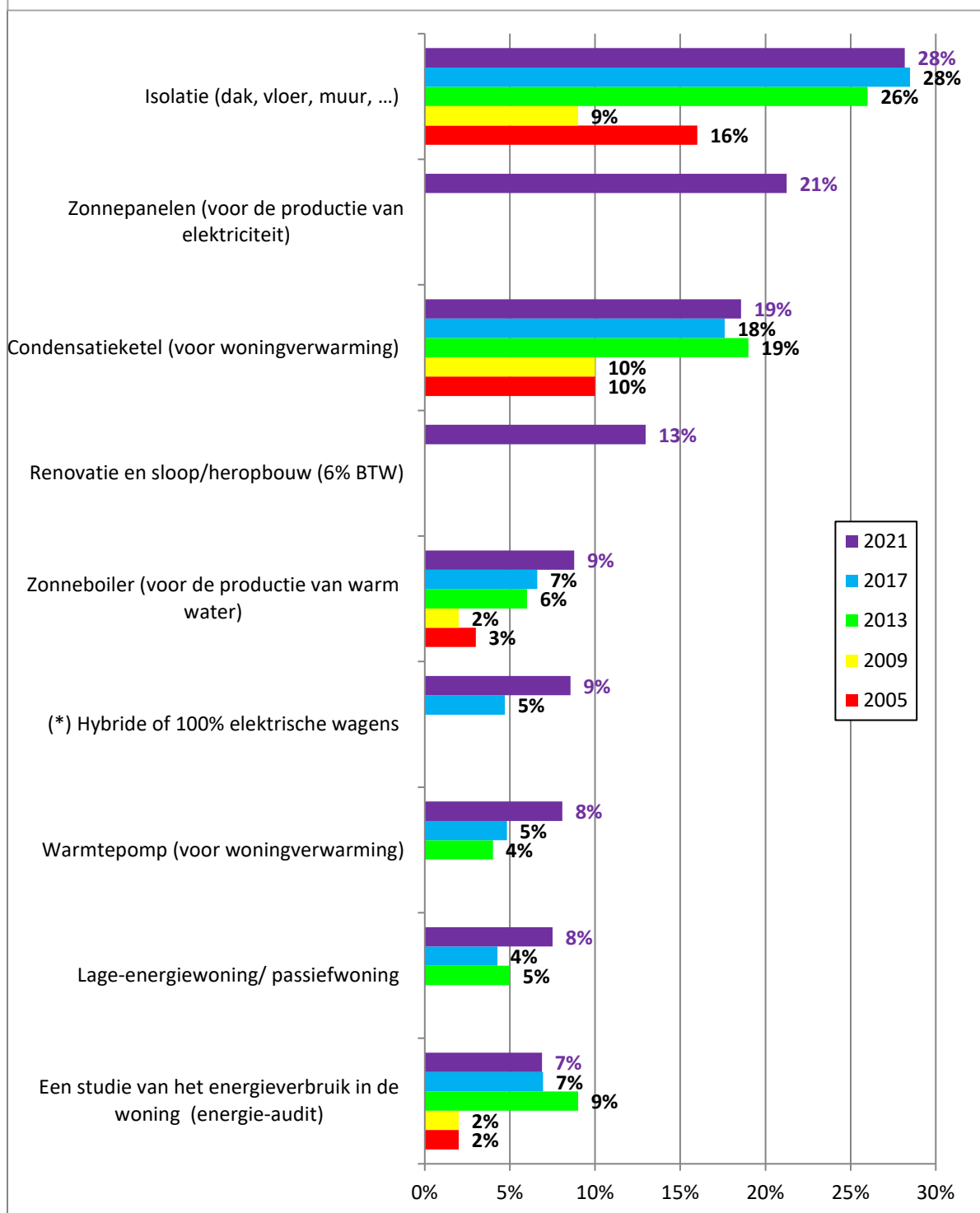
De overheid geeft financiële steun voor investeringen in een aantal energiebesparende technieken. We willen weten in welke mate men hier al gebruik van heeft gemaakt. We stellen daarbij vast dat relatief weinig woningeigenaars er anno 2021 al gebruik van hebben gemaakt: voor isolatie<sup>8</sup> (28%), voor zonnepanelen (21%) en voor een condensatietoestel (19%).

Voor verschillende investeringen werd in 2021 vaker van financiële steun gebruik gemaakt in vergelijking met 2017. Voor andere investeringen bleef dit op hetzelfde niveau.

<sup>8</sup> In 2009 werd enkel 'dakisolatie' vermeld.

Figuur 22 – Vraag 32 B:

De overheid geeft financiële steun (onder de vorm van belastingvermindering of premies) voor investeringen in een aantal energiebesparende technieken. Heeft u al gebruik gemaakt van deze financiële steun?



Basis: alle woningeigenaars (gewogen N= 1.242), excl. 'missings'.

(\*) Basis: alle wageneigenaars (gewogen N= 1.457), excl. 'missings'.

Het al dan niet gebruik gemaakt hebben van financiële steun voor verscheidene energiebesparende investeringen blijkt voornamelijk een kwestie van leeftijd en geslacht te zijn, minder een kwestie van regio, opleiding of urbanisatiegraad.

Zo zullen mannen vaker dan vrouwen al gebruik gemaakt hebben van financiële steun voor verschillende energiebesparende investeringen in de woning (zoals zonneboiler en warmtepomp) en voor de aankoop van een hybride of 100% elektrische wagen.

Personen tussen de 16 en 35 jaar hebben vaker gebruik gemaakt van bijna al de verschillende financiële steunmaatregelen in vergelijking met de oudste leeftijdscategorie. Dit is niet het geval voor steun voor zonnepanelen (is gelijk over alle leeftijdscategorieën).

De middelste leeftijdscategorie heeft in vergelijking met de oudste leeftijdscategorie dan weer meer gebruik gemaakt van steun voor zonneboiler, warmtepomp, lage-energiewoning, hybride of 100% elektrische wagen en renovatie en sloop/heropbouw.

#### 3.4.1.5 FREQUENTIE VERPLAATSING

Aan de respondenten werd gevraagd om voor verschillende vervoersmiddelen aan te geven hoe vaak (nooit, soms, geregeld en (bijna) dagelijks) ze deze gebruiken.

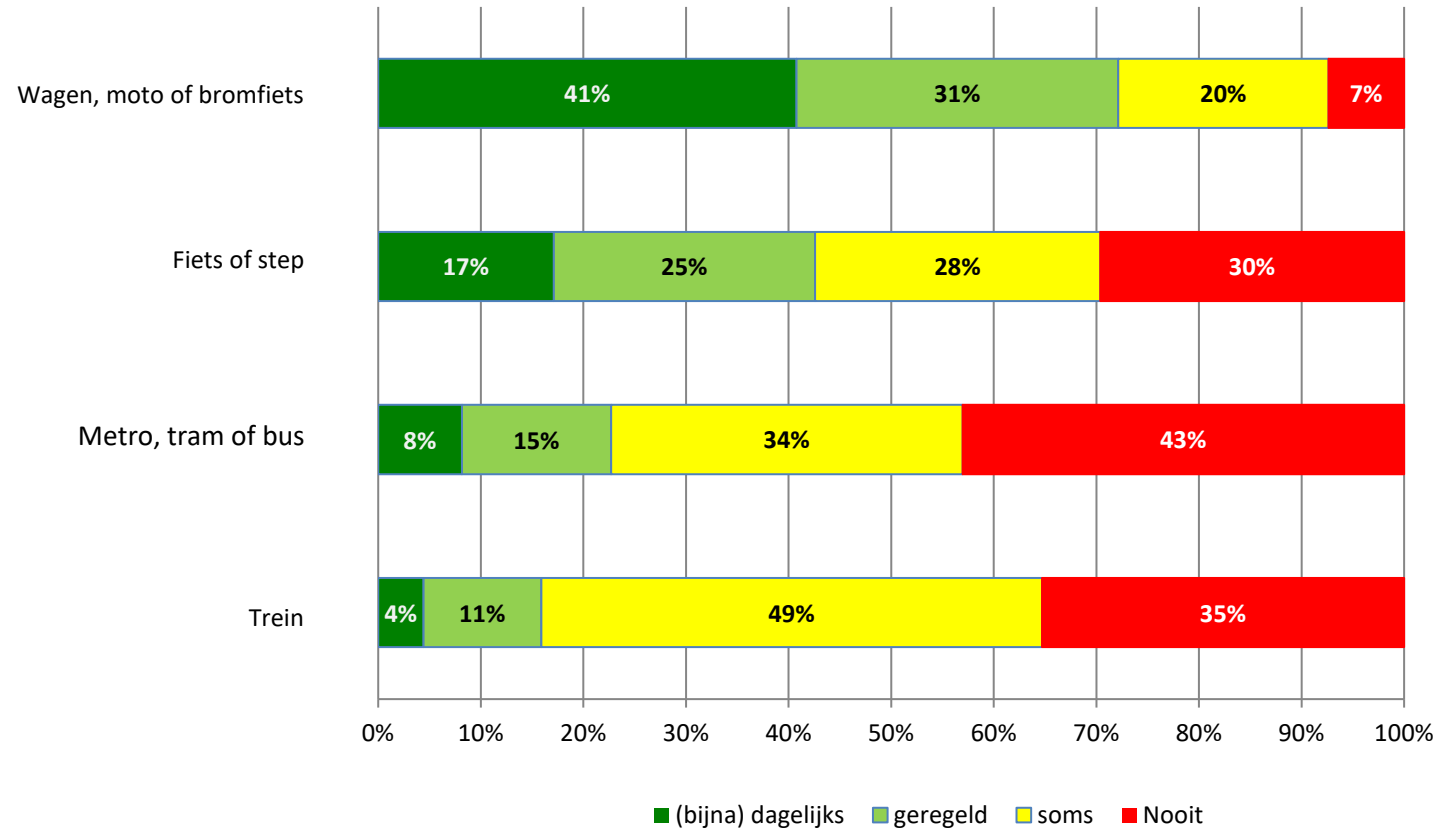
Het belangrijkste vervoersmiddel is met voorsprong de wagen. Zo geeft 72% van de respondenten aan dat ze de wagen minstens geregeld gebruiken. Voor de fiets of step, die op de tweede plaats komen, is dit amper 42%. 41% van de Belgen neemt dagelijks de wagen, voor fietsers en steppers is dit slechts 17%. Het openbaar vervoer is het minst populair: 23 % neemt minstens geregeld de metro, tram of bus, 15% de trein. Wel geeft bijna de helft van de respondenten aan de trein soms te gebruiken (49%).

De frequentie van het gebruik van een bepaald vervoersmiddel wordt enerzijds sterk bepaald door de regio waar men woont en de mate van urbanisatie, en anderzijds de leeftijdscategorie waartoe men behoort.

Zo wordt de wagen dagelijks vooral minder gebruikt door personen die in Brussel of in één van de 5 grote centrumsteden wonen en door personen tussen de 56 en 75 jaar in vergelijking met de andere groepen (deze laatste groep gebruikt de wagen wel met meer regelmaat). Voor hun dagelijkse verplaatsingen opteren de bewoners van de 5 centrumsteden en Brusselaars vooral voor de metro, tram of bus. De 16- tot 35-jarigen gebruiken de trein vaker dagelijks dan de andere leeftijdscategorieën

Mannen en hoger opgeleiden nemen vaker dagelijks de auto nemen in vergelijking met vrouwen en lager opgeleiden. Vlamingen en personen uit steden of kleine lokaliteiten kiezen dan weer meer voor de fiets of step in vergelijking met de andere groepen.

Figuur 23 – Vraag 24: Hoe vaak neemt u de volgende vervoersmiddelen?



Basis: alle respondenten (gewogen N=1.613), excl. 'missings'.

### 3.4.1.6 REDEN VERPLAATSING

Daaropvolgend werd aan de respondenten gevraagd waarvoor ze de verschillende vervoersmiddelen gebruiken.

De auto is voor werk en studies (41%) veruit het populairste vervoersmiddel (te verstaan als de voornaamste reden van verplaatsing). De metro, bus of tram staat hiervoor op de tweede plaats met 18% en de trein op drie met 16%. Voor de boodschappen (en diensten) neemt men de wagen (33%) of gaat men te voet (27%).

Mannen zullen voor hun werk en vrije tijd vaker de auto nemen dan vrouwen. Ook gebruiken ze meer de trein om naar hun werk te gaan in vergelijking met vrouwen. Vrouwen nemen vooral de wagen voor boodschappen en diensten maar ook vaker de trein voor vrije tijd en om naar familie te gaan. Mannen, vaker dan vrouwen, nemen hiervoor de fiets of step of gaan te voet. Ruim een derde van de vrouwen neemt nooit de fiets of step, tegenover een kwart van de mannen.

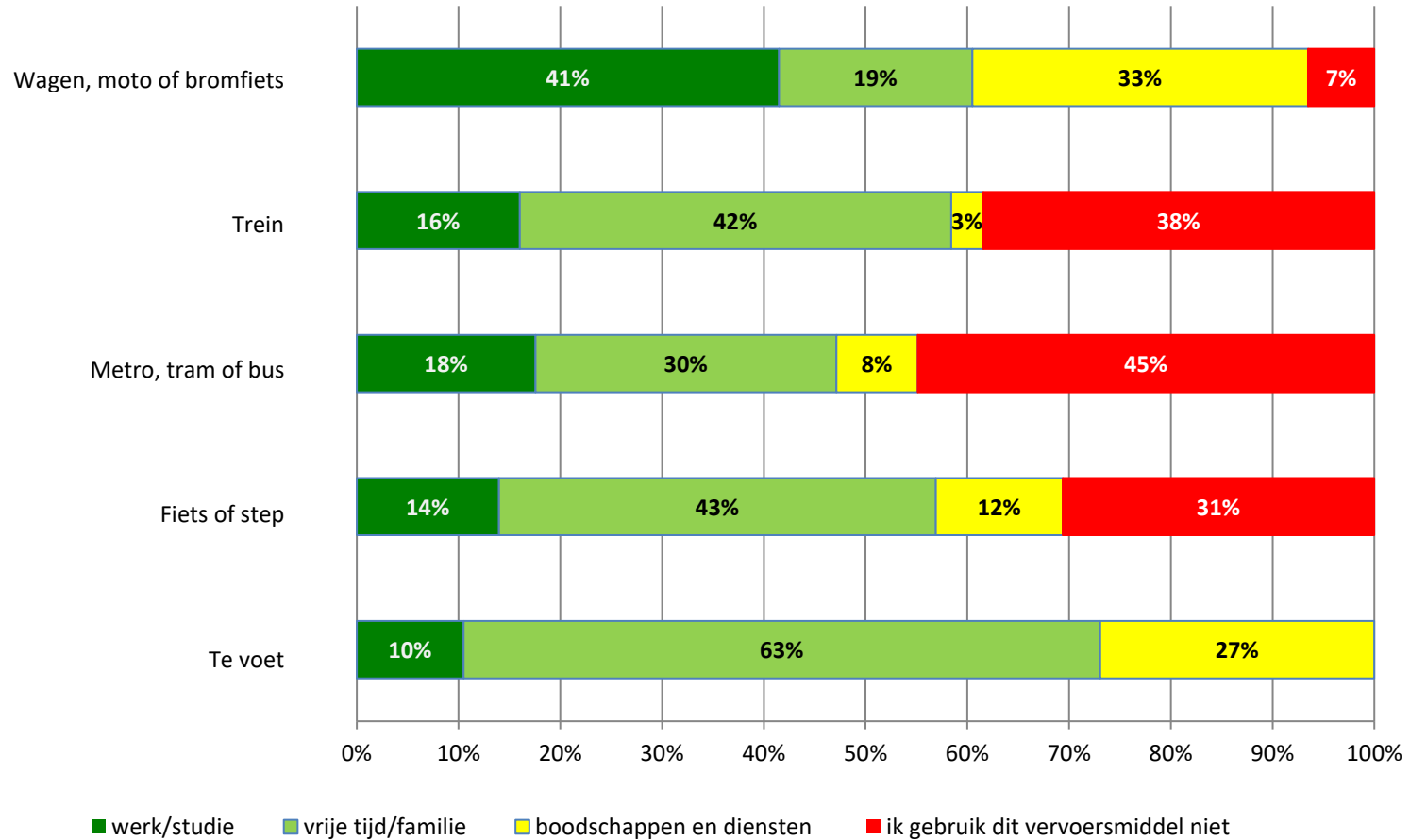
Vlamingen en Walen nemen vaker dan Brusselaars hun auto om naar het werk te gaan. Brusselaars verkiezen hiervoor vaker de metro, trein of bus. Ook doen de Brusselaars hun boodschappen vaker met de metro, tram of bus.

De fiets of step is niet zo populair in Wallonië en dient dan vooral voor de vrije tijd. Het zijn daarentegen vooral de Vlamingen en Brusselaars die de fiets of step nemen om naar het werk te gaan alsook in hun vrije tijd en om boodschappen te doen. Ook in Brussel is de fiets populair.

Ongeveer de helft van de 56- tot 75-jarigen gebruiken de metro, tram of bus nooit, maar nemen deze wel meer dan de andere leeftijdscategorieën voor hun boodschappen of diensten. 16- tot 35-jarigen, waarvan de helft de wagen gebruikt voor verplaatsingen naar het werk of studie, gaan anderzijds wel iets vaker te voet (16%) of met de fiets of step (19%) naar hun werk dan de andere leeftijdscategorieën.

Hoger opgeleiden zullen tot slot vaker de wagen, trein, metro/tram/bus nemen om zich naar hun werk of studies te begeven dan lager opgeleiden.

Figuur 24 – Vraag 25: Wat is de voornaamste reden van uw verplaatsing?



Basis: alle respondenten (gewogen N=1.613), excl. 'missings'.

**Aan de respondenten werd vervolgens gevraagd wat ze zouden doen wanneer ze een bepaalde verplaatsingen niet meer met de trein zouden kunnen maken.**

De meesten van de respondenten gaf aan dat wanneer de trein niet meer mogelijk zou zijn, ze dan (ook) de auto zouden nemen, als bestuurder (69%) of als passagier (24%). Eén op vijf (20%) zou (ook) gebruik maken van de metro en één op tien (11%) zou dan (ook) de fiets nemen. 10% zou die verplaatsingen niet meer maken.

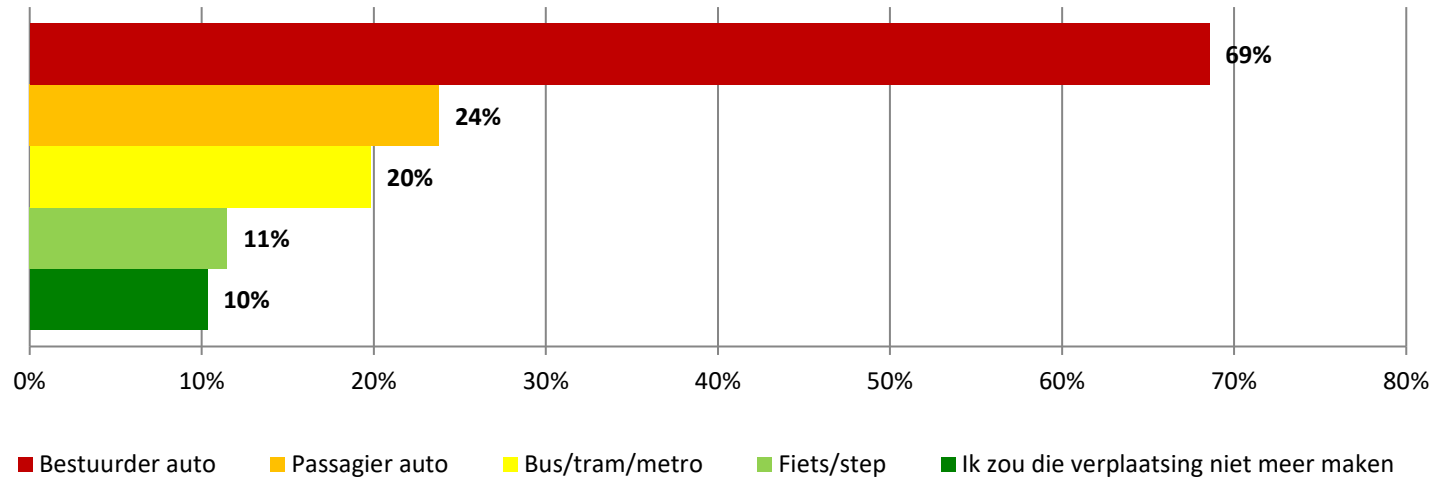
De respondenten die aangaven de verplaatsing niet meer te maken (de bovenstaande 10%) kregen bijkomend de vraag gesteld waarom ze deze verplaatsing niet meer zouden maken. Ongeveer de helft (48%) van deze personen gaven aan dat wanneer de trein wegvalt het voor hen een te groot gedoe zou zijn om de verplaatsing nog te maken. Bijna twee op vijf (38%) zou deze verplaatsingen niet meer maken bij gebrek aan alternatief en een op vijf zou zich aanpassen (ander werk zoeken, verhuizen, ...).

Ook hier werden enkele significante verschillen gevonden naargelang de subgroep. Zo zullen mannen sneller dan vrouwen als bestuurder de wagen nemen of met de fiets of step gaan. Vrouwen zullen dan weer sneller de bus, tram of metro nemen of als passagier meerijden in een wagen.

In Wallonië zal men vaker als bestuurder de wagen nemen in vergelijking met Brussel, het minst de fiets of step. In Vlaanderen zal men ook vaker als bestuurder de wagen nemen in vergelijking met Brussel. Brusselaars zullen opvallend vaker dan Vlamingen en Walen kiezen voor de metro, tram of bus wanneer ze de verplaatsing niet meer met de trein kunnen maken.

Personen uit de landelijke gebieden zullen sneller de auto nemen en het minst snel de bus, tram of metro in vergelijking met de andere groepen. Ook de oudere respondenten nemen dan vaker de auto in vergelijking met de jongste leeftijdscategorie. Tot slot zien we dat lager opgeleiden sneller opteren voor de fiets of step wanneer ze de verplaatsing niet meer met de trein kunnen maken in vergelijking met hoger opgeleiden.

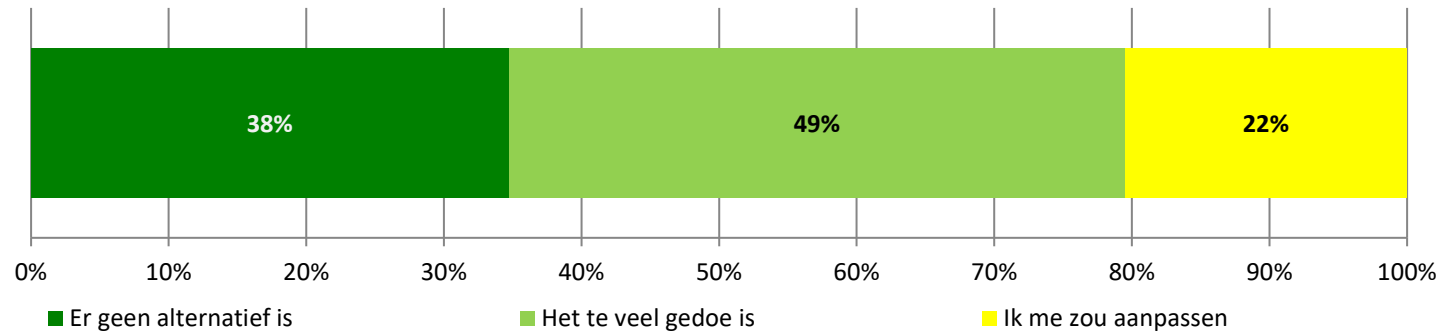
*Figuur 25 – Vraag 26 A:  
Als u om de één of andere reden geen gebruik meer zou kunnen maken van de trein, hoe zou u dezelfde verplaatsing dan maken?*



Basis: alle respondenten (gewogen N=1.613), excl. 'missing



*Figuur 26 – Vraag 26 B:  
Als u de verplaatsing niet meer zou maken, om welke reden is dat dan?*



Basis: alle respondenten die de verplaatsing niet zouden maken (gewogen N=163), excl. 'missings'

## 3.4.2 Energiebewustzijn

### 3.4.2.1 SELECTIECRITERIA

Aan de respondenten werd gevraagd om voor verschillende producten aan te geven welke selectiecriteria (imago, prijs, energieverbruik, kwaliteit, design, milieubewustzijn en technologische mogelijkheden) gehanteerd worden bij de aankoop ervan.

Het belangrijkste criterium bij de aankoop van een auto is zijn energieverbruik (73%) op de voet gevolgd door de prijs. In vergelijking met 2013 (60%) en 2017 (64%)<sup>9</sup> stijgt het belang van het energieverbruik en komt nu op een eerste plaats te staan terwijl het in 2017 op de derde plaats stond.

Bij de aankoop van een wasmachine, droogkast of vaatwasser komt ook het energieverbruik naar voor als belangrijkste criterium (73%) met de kwaliteit op de tweede plaats (70%). Bij aankoop van een koelkast of diepvriezer (73%) of voor de verwarming van de woning (67%) is de prijs het belangrijkste criterium.

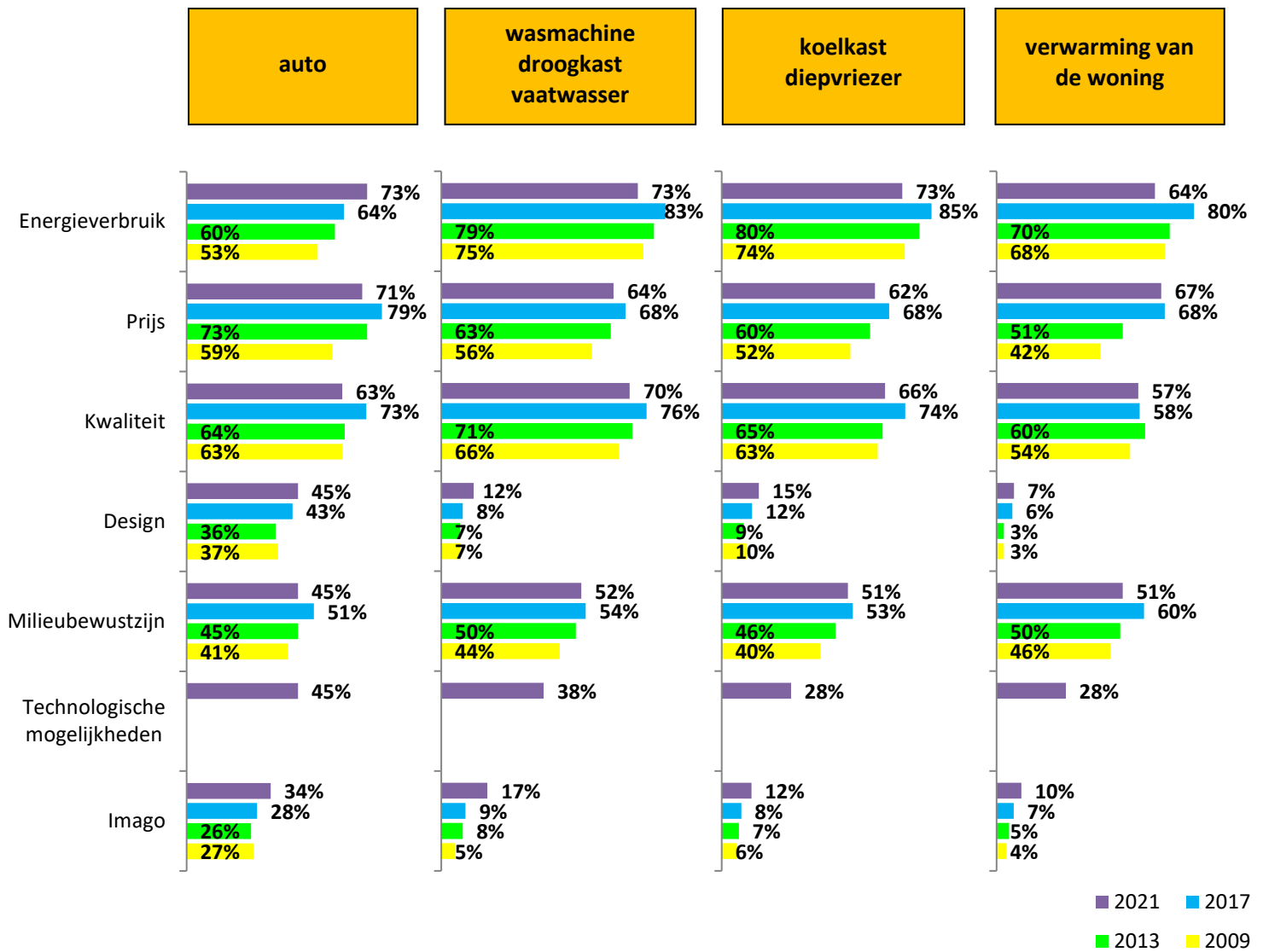
De criteria imago en design worden haast enkel, zij het dan nog in eerder beperkte mate, in overweging genomen bij de aankoop van een nieuwe auto.

Verder stellen we vast, en dit voor elk van deze vier producten, dat de Belg - in vergelijking met 2017 minder frequent én prijs, én kwaliteit, én energieverbruik, én milieubewustzijn als selectiecriteria hanteert (energieverbruik bij auto's is een uitzondering) en iets vaker zal kiezen voor een product op basis van imago en design.

---

<sup>9</sup> Voor deze vraag is geen vergelijking mogelijk met 2005 aangezien deze vraag destijds niet opgenomen was in de vragenlijst.

Figuur 27 – Vraag 27: Welke selectiecriteria hanteert u bij de aankoop van onderstaande producten?



Basis: alle respondenten (N=1.613) – excl. ‘missings’.

Onderstaande tabel geeft de cijfers enkel weer voor de wagenbezitters (auto) en woningeigenaars (verwarming van de woning).

*Tabel 5 - Vraag 27:  
Welke selectiecriteria hanteert u bij de aankoop van onderstaande producten?*

	Auto	Verwarming van de woning
	% (op N = 1.444)	% (op N = 1.216)
Prijs	67	44
Kwaliteit	60	37
Energieverbruik	66	49
Milieubewustzijn	42	39
Design	43	5
Technologische mogelijkheden	42	22
Imago	33	7
<b>TOTAAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Deze tabel toont twee kleine verschillen t.o.v. de vorige: bij wageneigenaars weegt de aankoopprijs nu net iets zwaarder door dan het energieverbruik, en bij de woningeigenaars gebeurt net het omgekeerde.

Voor een auto zijn alle criteria belangrijker voor mannen dan voor vrouwen, met uitzondering van de prijs die een belangrijker aankoopcriterium is bij vrouwen.

Voor wat betreft alle aankopen van huishoudelektro en de verwarming van de woning valt het op dat de 16-35-jarigen het meest met alle criteria rekening houden. Opvallend zijn ook de relatieve verschillen tussen deze 16-35 jarigen en de anderen (en vooral de oudste categorie) wat betreft de aspecten imago en design, die bij hen telkens relatief veel hoger scoren.

Verder kunnen we ook stellen dat de hoger opgeleiden vaker naar andere aspecten kijken, zoals de kwaliteit en het energieverbruik bij de aankoop van een auto, de prijs en het energieverbruik van een wasmachine/droogkast/vaatwasser en de prijs bij de aankoop van een koelkast/diepvriezer in vergelijking met lager opgeleiden.

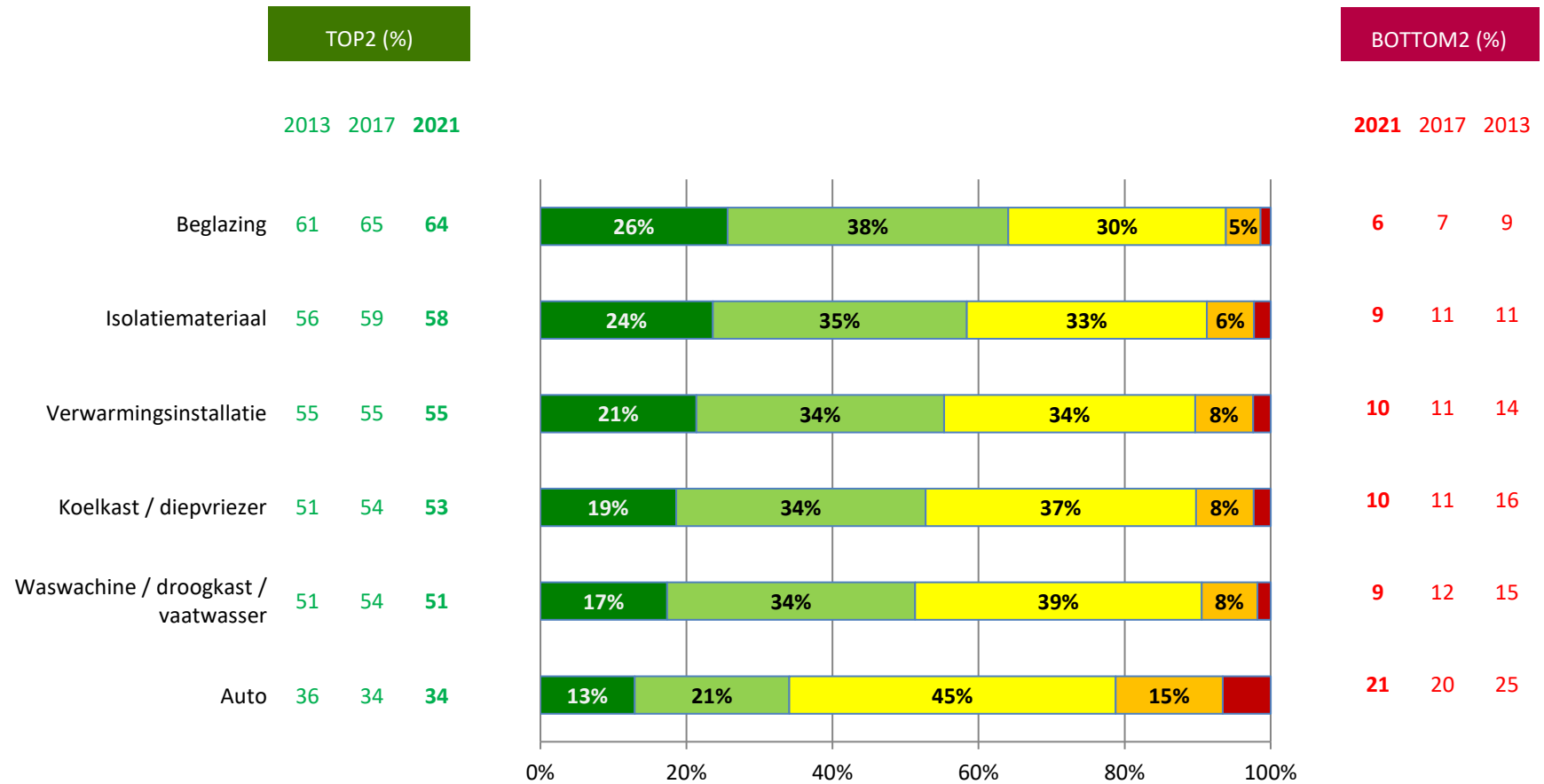
### 3.4.2.2 BELANG VAN HET ENERGIEVERBRUIK

In wat volgt gaan we na in welke mate in het verleden het energieverbruik doorslaggevend was bij de aankoop van bepaalde producten.

De grafiek op de volgende pagina toont dat voor elk van producten, behalve bij de auto, telkens een meerderheid van de respondenten aangeeft dat het energieverbruik belangrijk tot uiterst belangrijk was bij de aankoop ervan. Het energieverbruik blijkt het vaakst een doorslaggevend argument te zijn bij de aankoop van producten waarvan mensen verwachten dat deze de grootste winst opleveren (beglazing, isolatie, verwarmingsinstallatie).

De verschillen met 2017 zijn zeer beperkt.

Figuur 28 – Vraag 28: In welke mate was **in het verleden** het energieverbruik een doorslaggevend argument bij uw aankoop van volgende producten?



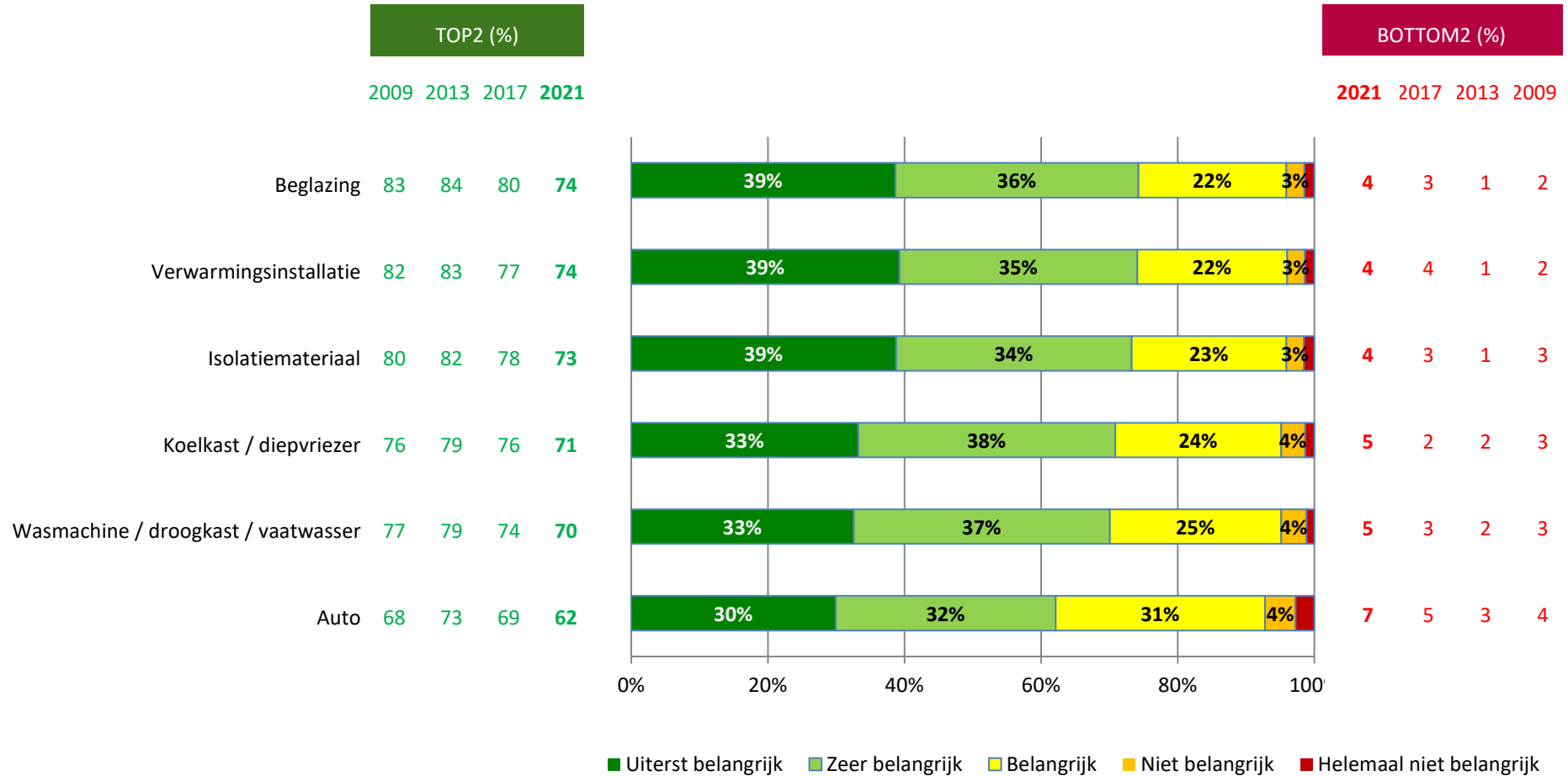
Basis: alle respondenten voor wie dit van toepassing was.

Omwille van de atypische schaal, zonder neutrale positie, werden voor deze twee vragen (28 en 29) geen significante verschillen berekend.

Vervolgens werd er aan de respondenten gevraagd in welke mate er bij een volgende aankoop van deze producten gelet zal worden op het energieverbruik of de energiebesparing van het product.

Uit de resultaten blijkt duidelijk dat het energieverbruik in belangrijke tot uiterst belangrijke mate doorslaggevend zal zijn bij een volgende aankoop van alle producten: voor beglazing (96%), een verwarmingsinstallatie (96%), isolatiemateriaal (96%), koelkast/diepvriezer (95%), een wasmachine, droogkast of vaatwasser (95%) en een auto (93%). Toch zien we voor al deze producten een dalende trend in de 'Top2' (zeer tot uiterst belangrijk), met een verschuiving naar 'belangrijk' gezien de categorieën 'niet belangrijk' en 'helemaal niet belangrijk' slechts licht stijgen.

Figuur 29 – Vraag 29: In welke mate zal het energieverbruik **bij uw volgende aankoop** van onderstaande producten een doorslaggevend argument zijn?



Basis: alle respondenten voor wie dit van toepassing was.

Omwille van de atypische schaal, zonder neutrale positie, werden voor deze twee vragen (28 en 29) geen significante verschillen berekend.

### 3.4.3 Inspanningen

In wat volgt bekijken we de tevredenheid over de eigen initiatieven en de acties van de overheid om enerzijds klimaatverandering tegen te gaan en anderzijds om zich aan te passen aan de gevolgen van de klimaatverandering.

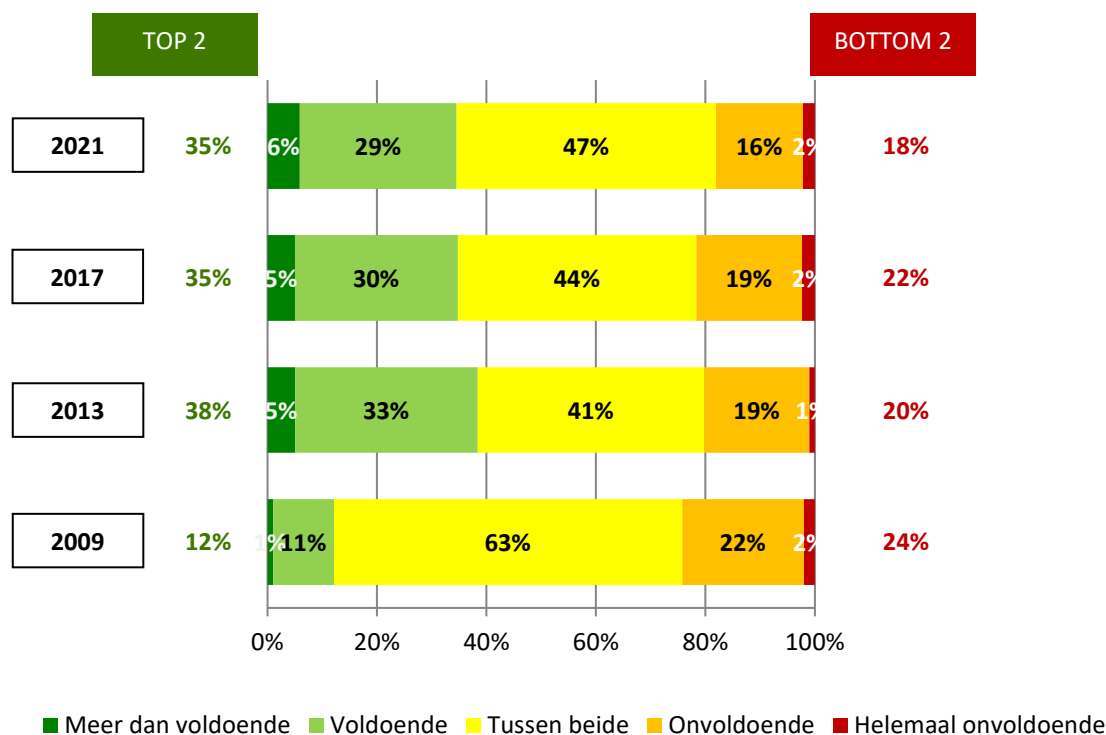
#### 3.4.3.1 EIGEN INSPANNINGEN OM KLIMAATVERANDERING TEGEN TE GAAN

We stelden de vraag of men van zichzelf vindt voldoende initiatieven te nemen om de klimaatverandering tegen te gaan. De grootste groep (47%) wordt gevormd door de respondenten die ‘tussen beide’ antwoorden. Daarnaast is meer dan één op drie (35%) zeer tevreden tot uiterst tevreden. Ongeveer één op zes respondenten is echter niet echt tevreden (16%) of helemaal niet tevreden (2%) over de initiatieven die ze nemen.

Deze resultaten zijn quasi onveranderd ten opzichte van 2017.

Vlamingen vinden meer dan Walen dat ze voldoende inspanningen doen, en vinden minder dan Brusselaars en Walen dat ze onvoldoende inspanningen doen. Beschouwd naar leeftijd, valt op dat de jongste deelnemers (16-35 jaar) over het algemeen minder tevreden zijn over de eigen initiatieven om klimaatverandering tegen te gaan (minder voldoende, meer onvoldoende) in vergelijking met de oudste categorie (56+) die het meest ‘voldoende’ en het minst ‘onvoldoende’ aangeeft.

Figuur 30 – Vraag 33: Vindt u dat u momenteel voldoende initiatieven neemt om klimaatverandering **tegen te gaan**?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'



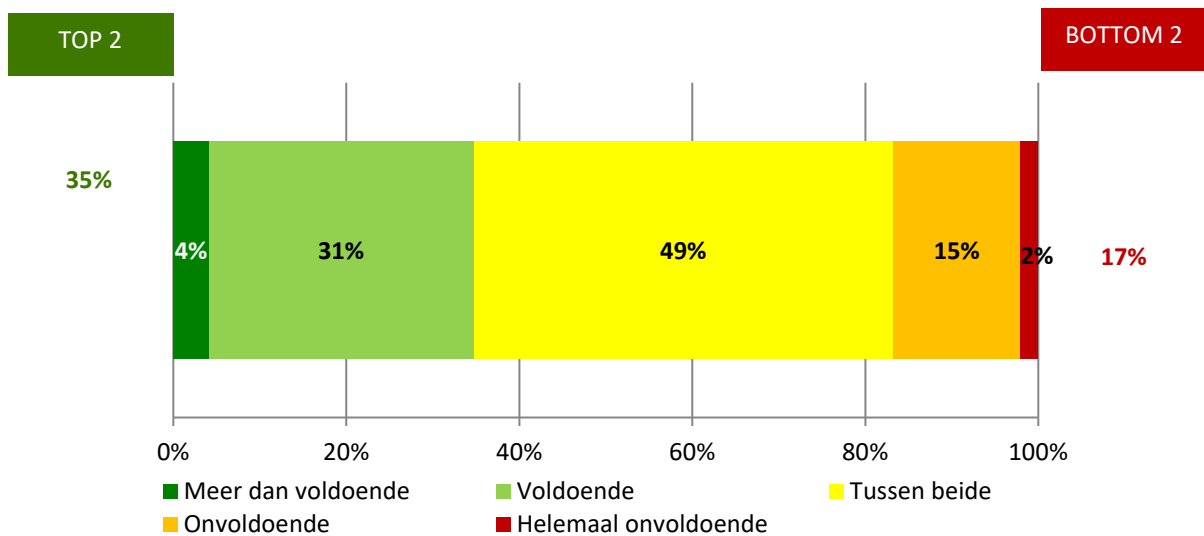
3.4.3.2 EIGEN INSPANNINGEN OM ZICH AAN TE PASSEN

We stelden ook de vraag of men van zichzelf vindt voldoende initiatieven te nemen om zich **aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering**. Het aantal respondenten die aangeven voldoende initiatieven te nemen is 35%. Net iets minder dan de helft (49%) antwoordt neutraal: tussen voldoende en onvoldoende). Bijna één op vier geeft aan dat ze van zichzelf vinden dat ze (helemaal) onvoldoende initiatieven nemen

Mannen vinden dat ze, meer dan vrouwen, voldoende initiatief nemen om klimaatverandering tegen te gaan. Beschouwd naar leeftijd, valt op dat de jongste deelnemers (16-35 jaar) over het algemeen minder tevreden zijn over de eigen initiatieven om klimaatverandering tegen te gaan (minder voldoende, meer onvoldoende), in tegenstelling tot de oudste categorie (56+) die het meest ‘voldoende’ en het minst ‘onvoldoende’ aangeeft. Vlamingen zijn dan weer meer tevreden over hun initiatieven dan Walen en Brusselaars (meer voldoende, minder onvoldoende).

De resultaten met betrekking tot de tevredenheid over de eigen initiatieven om enerzijds klimaatverandering tegen te gaan en anderzijds over de eigen initiatieven om zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, liggen dus grosso modo in lijn met elkaar.

*Figuur 31 – Vraag 33: Vindt u dat u momenteel voldoende initiatieven neemt om u **aan te passen** aan de gevolgen van klimaatverandering?*

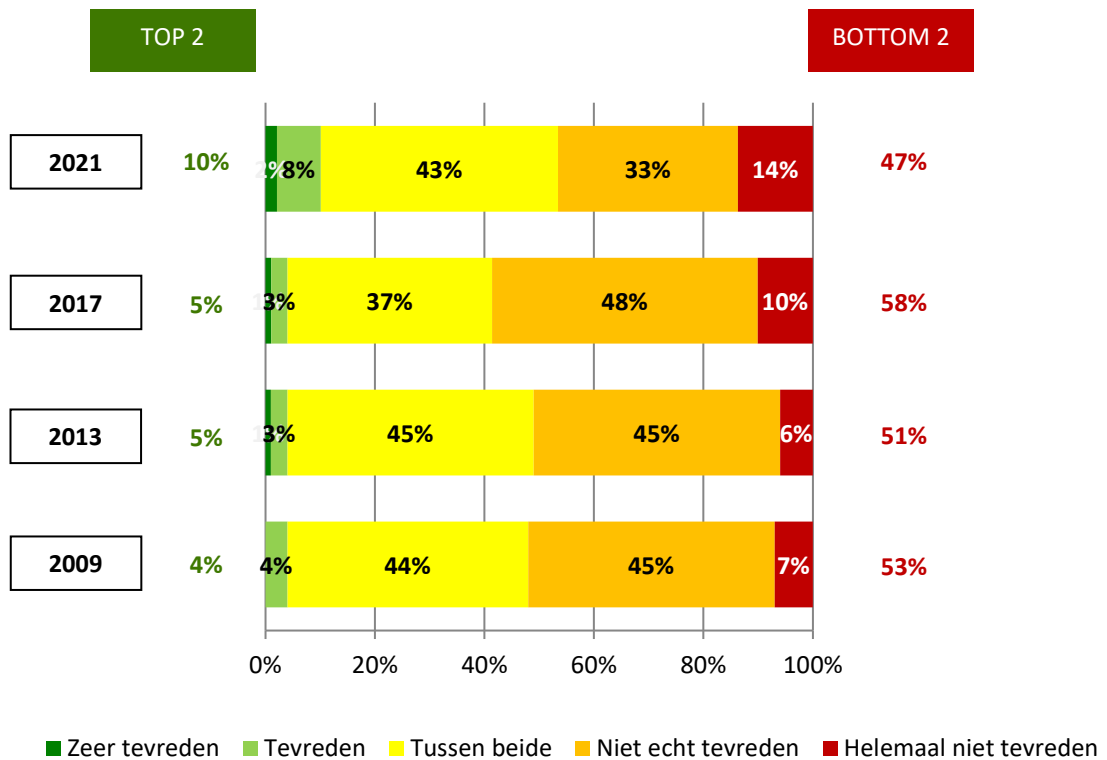


Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. ‘missings’

3.4.3.3 INSPANNINGEN VAN DE OVERHEID

Wanneer we de mate van tevredenheid bekijken voor wat betreft de acties van de **overheid** om **klimaatverandering tegen te gaan**, stellen we vast dat iets minder dan de helft van de Belgen (47%) niet echt tevreden of helemaal niet tevreden is; een percentage dat is afgenomen ten opzichte van de vorige edities, maar waarbinnen we wel een verschuiving zien naar de categorie ‘helemaal niet tevreden’. Slechts één op tien respondenten geeft aan (zeer) tevreden te zijn met de acties die de overheid onderneemt om klimaatverandering tegen te gaan. Echter, wanneer dit wordt vergeleken met 2017, waar slechts één op twintig respondenten tevreden waren, is dit een grote stijging.

Figuur 32 – Vraag 33: Hoe tevreden bent u over de acties van de **overheid** om klimaatverandering **tegen te gaan**?

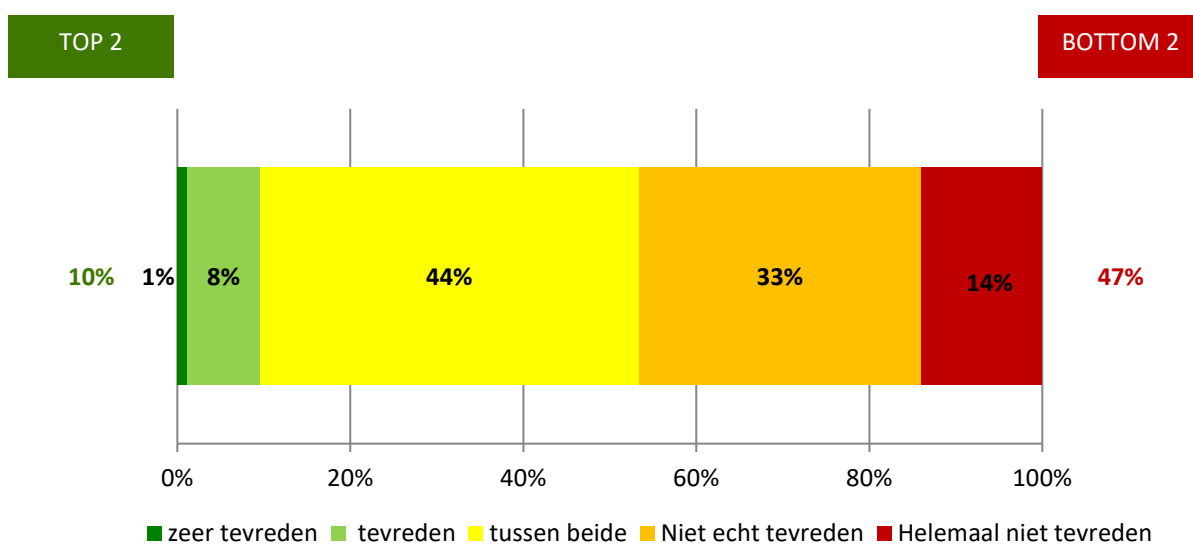


Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. ‘missings’.

Op de vraag of de respondenten tevreden waren met de acties van de **overheid** om de samenleving **aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering**, gaf 10% aan (zeer) tevreden te zijn, 44% niet tevreden maar ook niet ontevreden, en bijna de helft (47%) (helemaal) niet tevreden.

De resultaten met betrekking tot de tevredenheid over de acties van de overheid om enerzijds klimaatverandering tegen te gaan en anderzijds over de acties van de overheid om zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, liggen in lijn met elkaar.

*Figuur 33 – Vraag 33: Hoe tevreden bent u over de acties van de **overheid** om onze samenleving **aan te passen** aan de gevolgen van klimaatverandering?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'

## 3.5 Klimaatbeleid

In dit deel gaan we dieper in op de verschillende aspecten van het klimaatbeleid. Vooreerst bekijken we welk standpunt de Belgen innemen tegenover het internationaal klimaatbeleid. Dit betreft de houding ten opzichte van het internationale klimaatonderhandelingen, de Europese doelstellingen en het bereiken ervan, en het Europese emissiehandelssysteem. Daarnaast stelden we een aantal vragen over de rol van België met betrekking tot de klimaatverandering. Verder willen we weten of er sprake is van een langetermijnvisie op klimaatverandering. Ten slotte bekijken we de invloed die de overheid kan uitoefenen m.b.t. de klimaatverandering.

### 3.5.1 Het internationale klimaatbeleid

#### 3.5.1.1 INTERNATIONALE ONDERHANDELINGEN

Aan de deelnemers aan het onderzoek werden een aantal uitspraken voorgelegd met betrekking tot het internationaal klimaatbeleid. In de volgende grafiek worden de antwoorden weergegeven. Men kon antwoorden met een cijfer van 1 tot 5, waarbij 5 staat voor 'helemaal akkoord' en 1 voor 'helemaal niet akkoord'.

Uit de resultaten blijkt dat er over het algemeen weinig eensgezindheid bestaat onder de Belgen met betrekking tot het internationaal klimaatbeleid. Toch gaat een meerderheid van de respondenten (64%) (helemaal) akkoord met de stelling dat voor de Europese Unie een voortrekkersrol is weggelegd in het nemen van maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan. Daarnaast haalt enkel de stelling dat de rijke industrielanden de grootste inspanning moeten blijven leveren een meerderheid (58%).

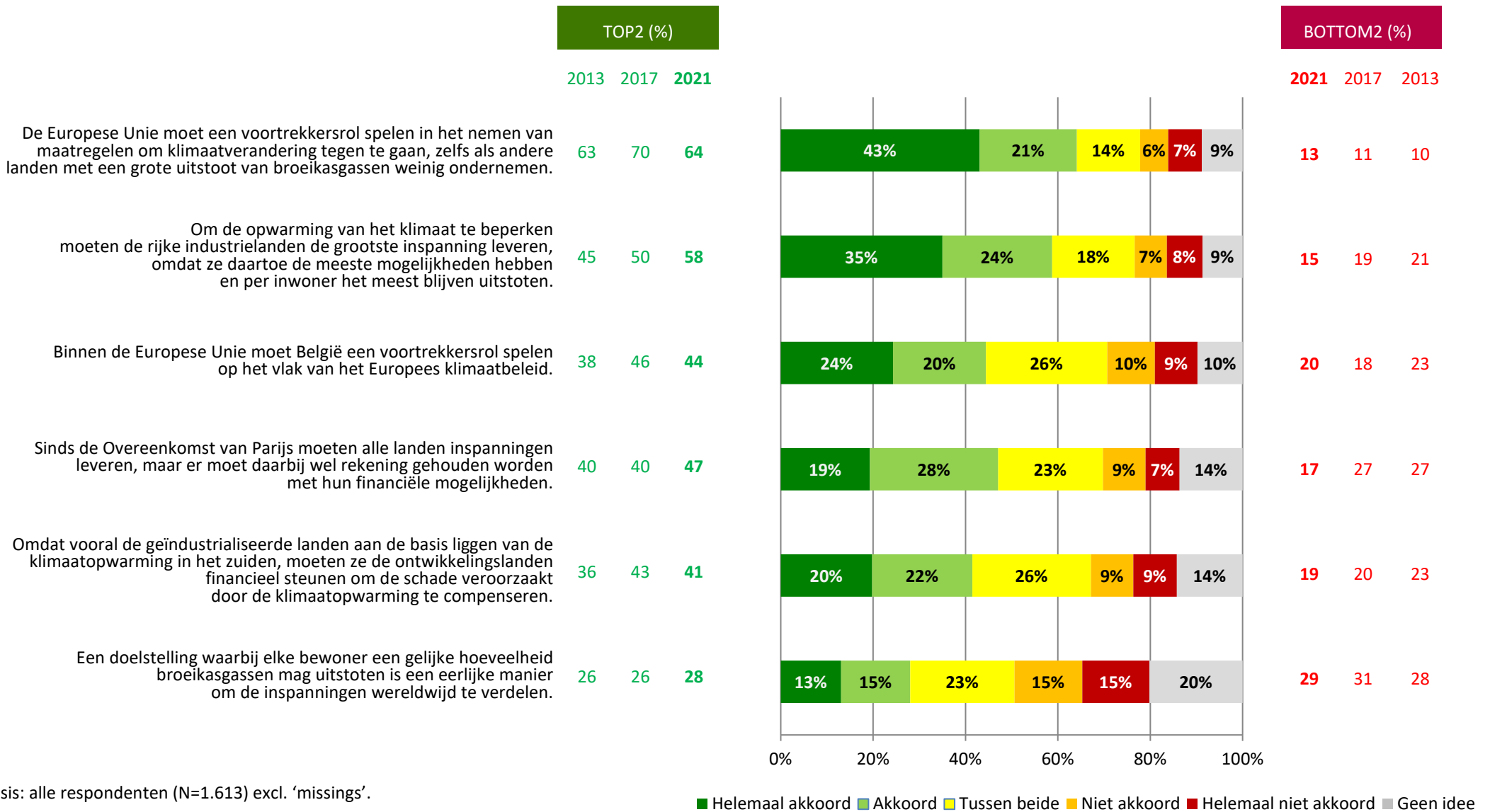
Met betrekking tot de stelling dat een doelstelling waarbij elke bewoner een gelijke hoeveelheid broeikasgassen mag uitstoten een eerlijke manier is om de inspanningen wereldwijd te verdelen, zien we dat de voor- en tegenstanders ongeveer gelijk verdeeld zijn (28% voor en 29% tegen).

Uit de resultaten blijkt dat vrouwen en Brusselaars vaker akkoord gaan met de stelling dat elke bewoner een gelijke hoeveelheid broeikasgassen mag uitstoten om de inspanningen eerlijk te verdelen.

Met de stelling dat de geïndustrialiseerde landen de ontwikkelingslanden zouden moeten steunen wordt vooral door vrouwen, Brusselaars maar ook respondenten woonachtig in de 5 grote centrumsteden vaker akkoord mee gegaan. Verder vinden Brusselaars en Walen het belangrijker dan de Vlamingen dat België een voortrekkersrol moet spelen op het vlak van het Europees klimaatbeleid.

Tot slot zijn de respondenten tussen de 36 en 55 jaar minder vaak akkoord met de stelling dat iedere land een inspanning moet leveren maar dat er daarbij ook wel rekening moet worden gehouden met de financiële mogelijkheden van deze landen; dit in vergelijking met de jongste en oudste leeftijdsgroep.

Figuur 34 – Vraag 12: In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over de internationale klimaatonderhandelingen?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

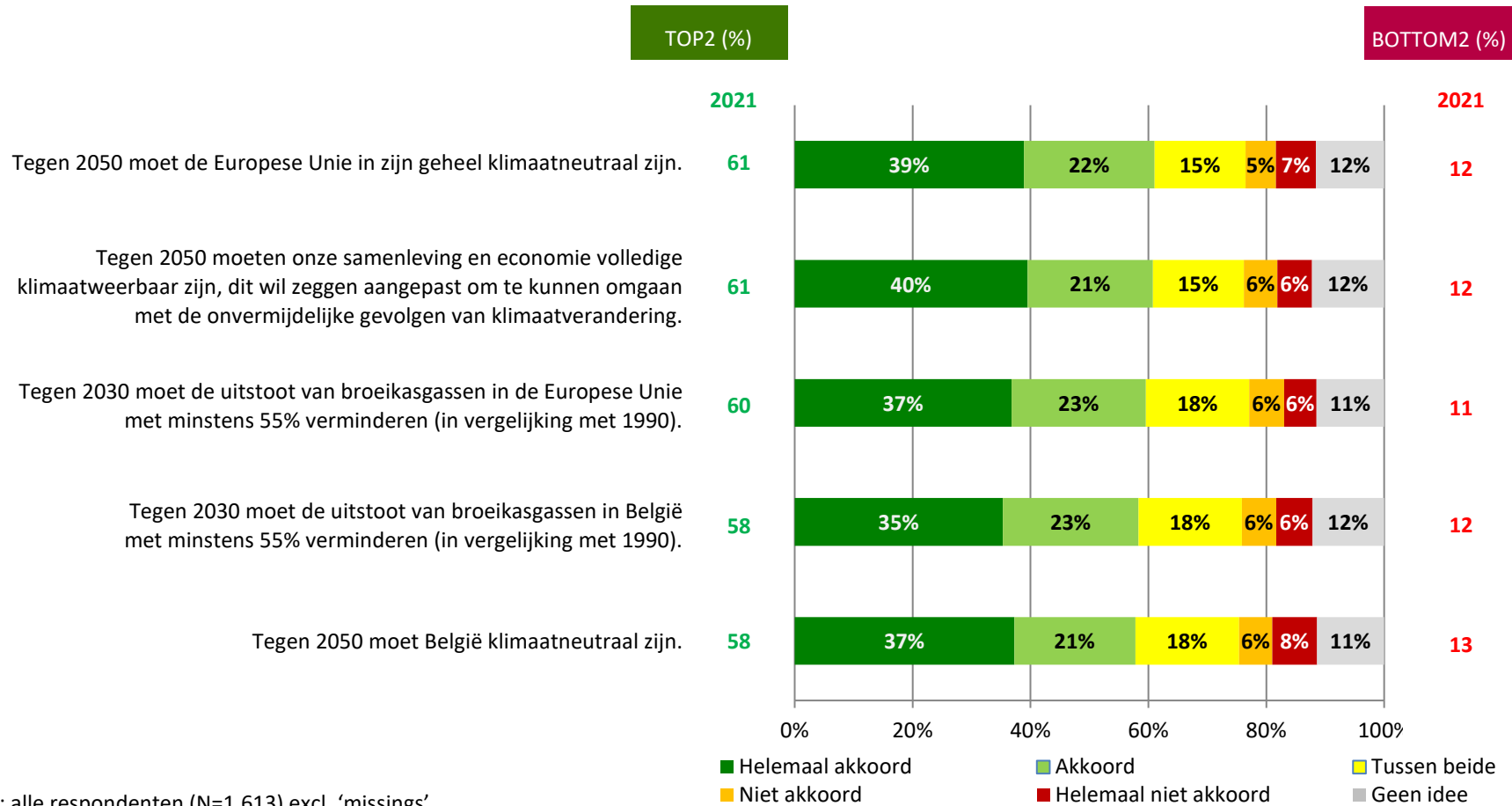
### 3.5.1.2 DOELSTELLINGEN EUROPA

Tegen 2050 wil Europa klimaatneutraal worden. Aan de respondenten werden er verschillende doelstellingen van Europa voorgelegd. Hierop moesten ze antwoorden in welke mate ze achter deze doelstellingen staan.

Uit de resultaten blijkt al snel dat telkens een meerderheid van de Belgen zich achter al de verschillende doelstellingen schaaft. De doelstelling dat de Europese unie tegen 2050 klimaatneutraal én klimaatweerbaar moet zijn, kan op de bijval van zes op tien Belgen rekenen. Bijna evenveel Belgen vinden dat de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 in de Europese Unie en in België met minstens 55% moet verminderen (in vergelijking met 1990). Ook België moet tegen 2050 klimaatneutraal zijn.

Dat de broeikasgassen tegen 2030 met minstens 55% moeten verminderen is een doelstelling waarmee vrouwen en Brusselaars vaker akkoord gaan in vergelijking met mannen en Vlamingen. Brusselaars gaan ook vaker dan Vlamingen akkoord met de uitspraak dat België tegen 2050 klimaatneutraal moet zijn. Ook gaan vrouwen, vaker dan mannen, akkoord met de doelstelling dat onze samenleving en economie tegen 2050 klimaatweerbaar moet zijn. Tot slot zien we dat hoger opgeleiden vaker akkoord gaan met de doelstelling dat zowel Europa als België in 2050 geheel klimaatneutraal moet zijn.

Figuur 35 – Vraag 13: Europa wil tegen 2050 het eerste klimaatneutraal continent worden. In welke mate staat u achter de volgende doelstellingen?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'

### 3.5.1.3 HET BEREIKEN VAN DE EUROPESE DOELSTELLINGEN

Vervolgens werd aan de respondenten gevraagd in welke mate ze akkoord zijn met verschillende voorstellen om de doelstellingen, die in de vorige vraag aan bod kwamen, te bereiken.

Drie op vijf van de Belgen (60%) gaat akkoord dat tegen 2030 40% van de energie die we verbruiken afkomstig moet zijn van hernieuwbare energie. Bijna evenveel Belgen (59%) zijn ermee akkoord dat het nieuwe sociale klimaatfonds van de EU de gezinnen en kleine bedrijven moeten helpen om de nodige investeringen (bv. in isolatie of warmtepomp) te doen en om hun energie of verplaatsingen te kunnen blijven betalen.

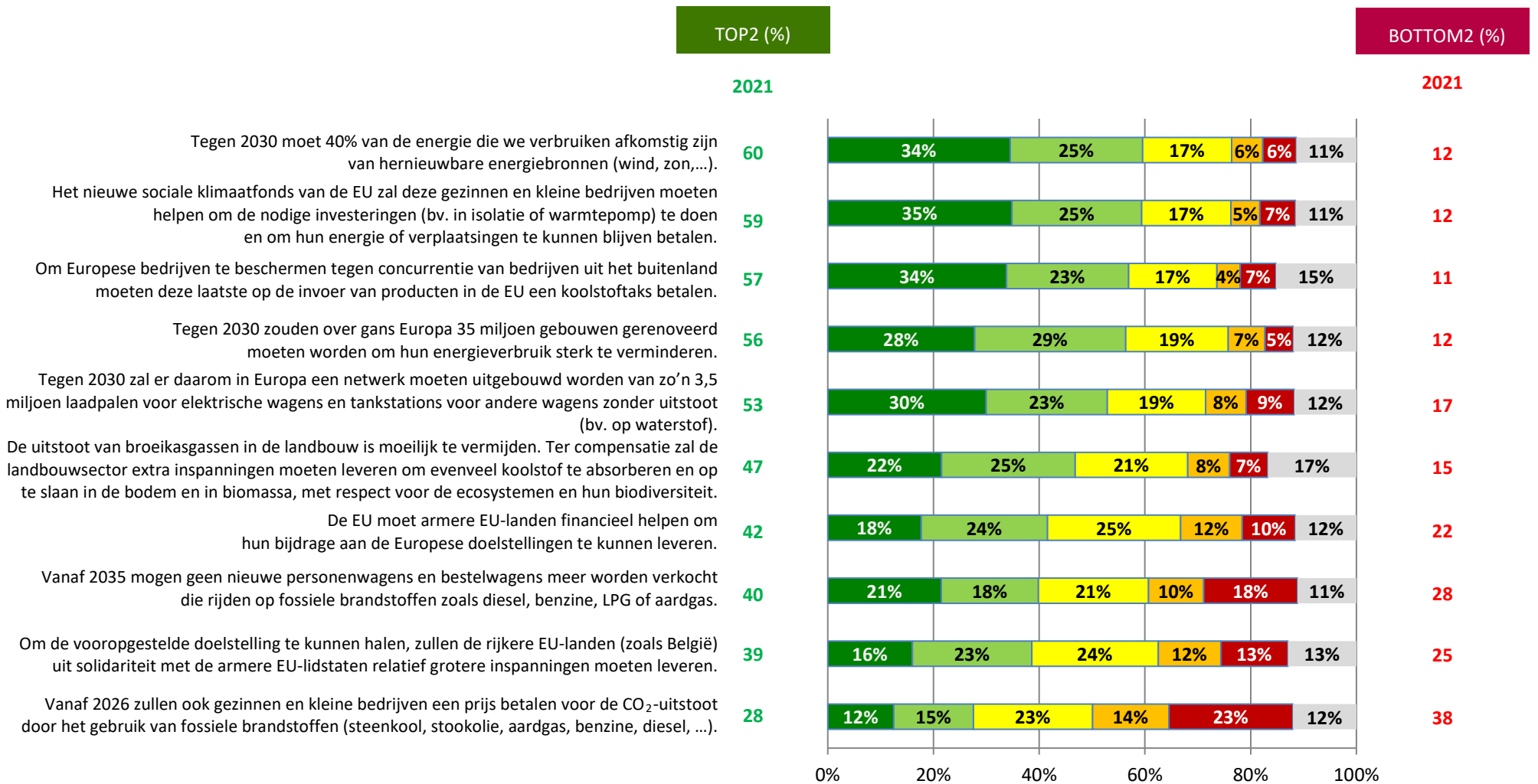
Een ruime meerderheid werd ook gevonden voor een koolstoftaks op de invoer van producten om bedrijven tegen concurrentie te beschermen (57%), voor een grootschalige energetische renovatie van gebouwen (56%), en voor de uitbouw van een netwerk van laadpalen en tankstations voor elektrische wagens of andere wagens zonder uitstoot (53%).

Het minst populaire voorstel is dat vanaf 2026 ook gezinnen en kleine bedrijven een prijs zullen betalen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het gebruik van fossiele brandstoffen (steenkool, stookolie, aardgas, benzine, diesel, ...). Slechts 28% van de Belgen gaf aan hier (helemaal) akkoord mee te gaan met daarnaast 38% die hier (helemaal) niet akkoord mee te gaan. Dit voorstel heeft dus meer tegenstanders dan voorstanders.

We vinden vooral significante verschillen op basis van de opleiding, de regio en de urbanisatiegraad; minder volgens leeftijd en geslacht. Zo zullen Brusselaars het sneller eens zijn met de verschillende manieren om de Europese doelstelling te halen in vergelijking met de anderen groepen. Hetzelfde geldt ook voor de respondenten uit de grote centra, met uitzondering van de stelling dat vanaf 2026 ook gezinnen en kleine bedrijven een prijs zullen moeten betalen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het gebruik van fossiele brandstoffen. Met deze laatste stelling zijn het vaker de inwoners uit de landelijke en kleine lokaliteiten mee akkoord. Naar opleiding wordt vastgesteld dat in het algemeen hoger opgeleiden vaker akkoord gaan met deze stellingen dan lager opgeleiden.



Figuur 36 – Vraag 14: In welke mate bent u akkoord met de voorstellen van Europa om deze doelstellingen te bereiken?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings

■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Tussen beide ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord ■ Geen idee

### 3.5.1.4 HET EUROPESE EMISSIEHANDELSSYSTEEM

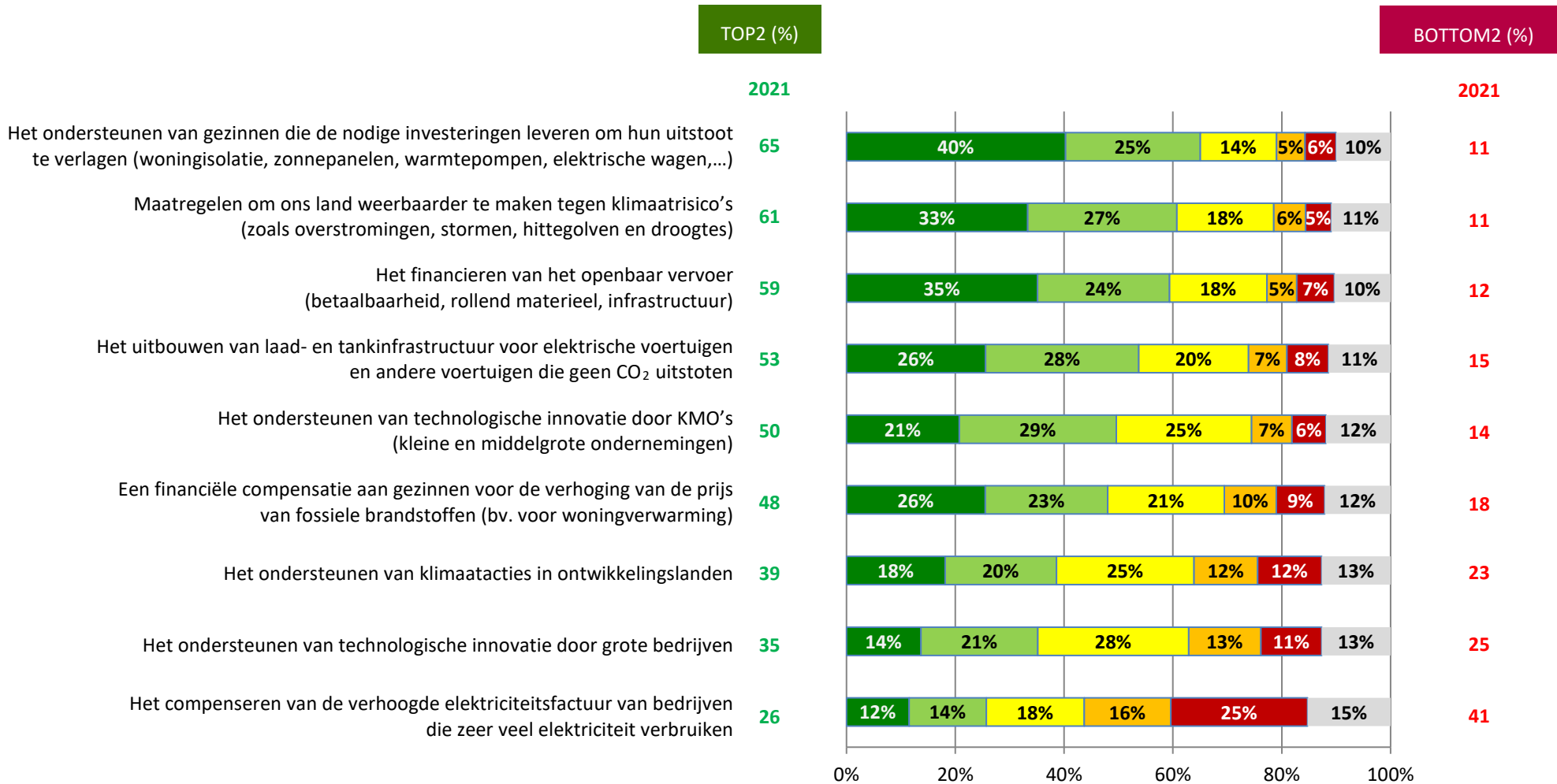
De laatste vraag over het internationale klimaatbeleid heeft betrekking op het Europese emissiehandelssysteem dat vanaf 2026 ook voor gezinnen en kleine bedrijven een prijs zal bepalen voor de uitstoot van broeikasgassen. De inkomsten hiervan gaan voor het grootste deel naar de EU-lidstaten. De respondenten kregen enkele mogelijkheden voorgesteld over wat de Belgische overheid kan doen met deze inkomsten. Hierop moesten ze hun mate van akkoord geven.

Uit de resultaten blijkt dat Belgen de inkomsten van dit emissiehandelssysteem graag zien terugvloeien naar de gezinnen om deze te helpen om hun uitstoot te verlagen. Zo gaat 65% van de Belgen (helemaal) akkoord met de stelling dat de inkomsten moet worden gebruikt voor 'Het ondersteunen van gezinnen die de nodige investeringen leveren om hun uitstoot te verlagen'.

61% van de Belgen zou graag willen dat inkomsten worden gebruikt om het land weerbaar te maken tegen de klimaatsico's. Net iets minder Belgen (59%) gaat dan weer (helemaal) akkoord met het idee dat de inkomsten van dit emissiehandelssysteem moet dienen voor het financieren van het openbaar vervoer.

De Belgen zien liever niet dat het geld naar grote bedrijven zou gaan. Zo gaat slechts 35% van de Belgen er akkoord mee dat het geld van dit emissiehandelssysteem zou worden gebruikt voor het ondersteunen van technologische innovatie door grote bedrijven. Nog minder respondenten - ongeveer één op vier Belgen (26%) - zou willen dat deze inkomsten worden gebruikt ter compensatie van de verhoogde elektriciteitsfactuur van bedrijven die zeer veel elektriciteit verbruiken. Dit is het enige voorstel met meer tegenstanders (41%) dan voorstanders.

*Figuur 37 – Vraag 16: Het Europese emissiehandelssysteem zal vanaf 2026 ook voor gezinnen en kleine bedrijven een prijs bepalen voor de uitstoot van broeikasgassen. In welke mate bent u akkoord dat de Belgische overheden deze inkomsten gebruiken voor:*



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings

■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Tussen beide ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord ■ Geen idee

Er zijn ook hier significante verschillen naargelang de subgroep waartoe men behoort. Zo zullen vrouwen, Brusselaars en Walen, respondenten die wonen in één van de vijf grote centrumsteden en hoger opgeleiden meer dan de andere groepen akkoord gaan dat de inkomsten worden gebruikt om het openbaar vervoer te financieren.

De maatregel om het land weerbaarder te maken tegen klimaatrisico's wordt vooral gesteund door vrouwen, Brusselaars, respondenten woonachtig in één van de vijf grote centrumsteden en personen tussen de 56 en 75 jaar in vergelijking met de andere groepen. Deze zelfde groepen, met uitzondering van de 56 tot 75 jarigen, vinden ook meer dan de andere groepen dat de inkomsten zouden mogen dienen voor het ondersteunen van klimaatacties in ontwikkelingslanden.

Dat de inkomsten moeten dienen ter compensatie van de verhoogde energiefactuur van bedrijven met een zeer hoog elektriciteitsverbruik wordt significant meer gesteund door Brusselaars en Walen, en 16- tot 35-jarigen in vergelijking met Vlamingen, en personen van de twee oudste leeftijdscategorieën. Het ondersteunen van technologische innovatie door KMO's is het minst populair bij Vlamingen en lager opgeleiden in vergelijking met de anderen groepen.

Het uitbouwen van laad- en tankinfrastructuur voor elektrische voertuigen en andere voertuigen die geen CO<sub>2</sub> uitstoten is populairder bij Brusselaars in vergelijking met Walen. Tot slot gaan Walen en lager geschoolden vaker akkoord met een financiële compensatie aan gezinnen voor de verhoging van de prijs van fossiele brandstoffen in vergelijking met Vlamingen en hoger geschoolden.

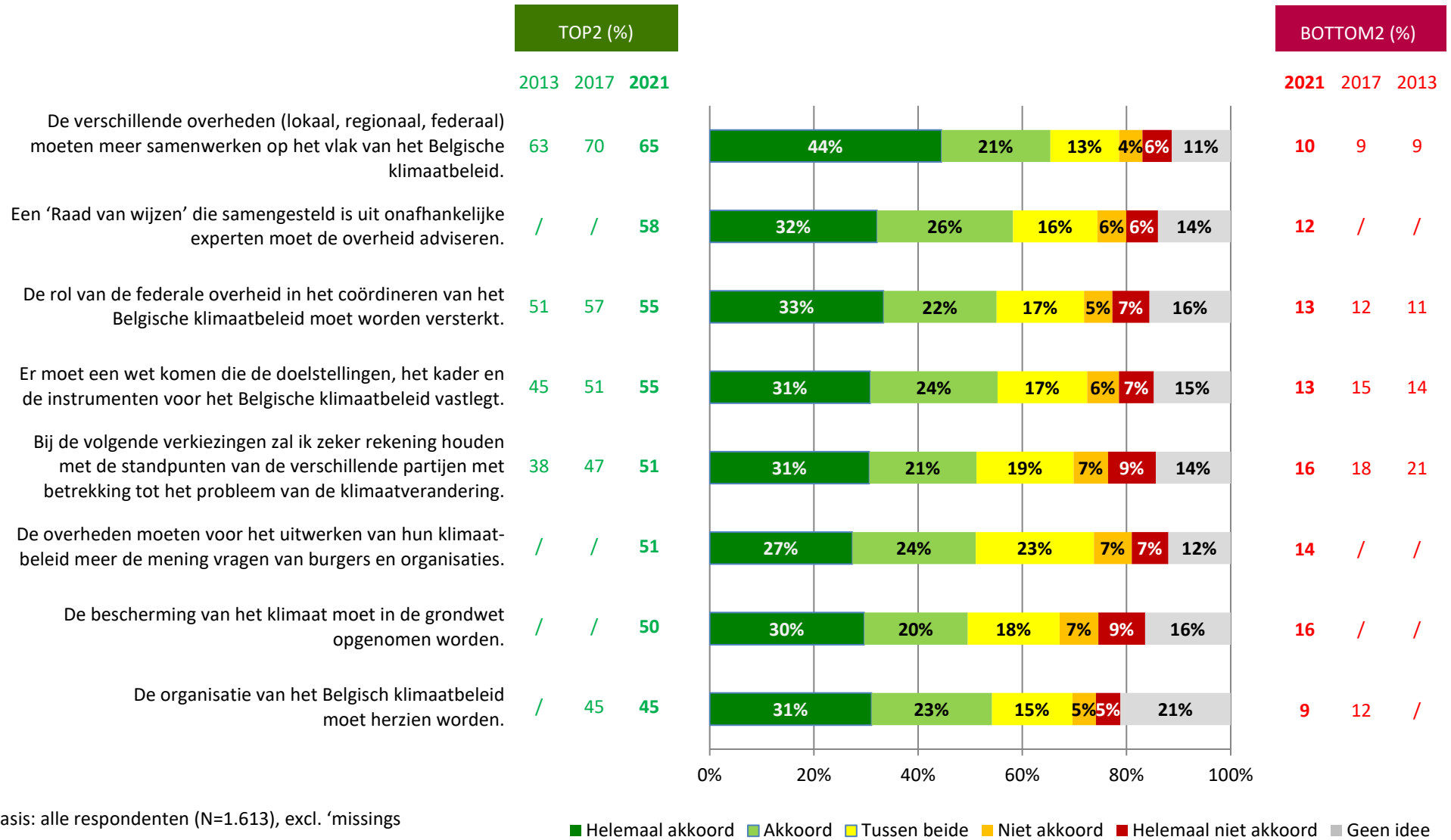
### 3.5.2 Het Belgische klimaatbeleid

Aan de respondenten werden een aantal uitspraken voorgelegd over het klimaatbeleid in België. Uit de resultaten blijkt dat ongeveer twee Belgen op drie (65%) menen dat de verschillende overheden meer moeten samenwerken op het vlak van het klimaatbeleid. Slechts 10% van de ondervraagden gaat hier niet mee akkoord.

Iets meer dan de helft van de Belgen (58%) vindt dat er een 'Raad van wijzen' moet komen die de overheid moet adviseren. Daarnaast is er een meerderheid (55%) die (helemaal) akkoord gaat met de stelling dat de rol van de federale overheid in het coördineren van het Belgische klimaatbeleid moet worden versterkt en dat er een klimaatwet moet komen als basis voor het Belgisch klimaatbeleid. Ook de overige stellingen – op één na – halen scores van 50% en meer.

De enige stelling die geen 50% haalt is de stelling dat de organisatie van het Belgisch klimaatbeleid moet worden herzien. Deze haalt, net als in 2017, 45%.

Figuur 38 – Vraag 17: In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over het klimaatbeleid in België?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings

We stellen vast dat vrouwen vaker dan mannen vinden dat de verschillende overheden (lokaal, regionaal, federaal) meer moeten samenwerken op het vlak van het Belgische klimaatbeleid, dat de rol van de federale overheid in het coördineren van het Belgische klimaatbeleid moet worden versterkt, dat er moet een wet komen die de doelstellingen, het kader en de instrumenten voor het Belgische klimaatbeleid vastlegt en dat de bescherming van het klimaat in de grondwet moet worden opgenomen. Met deze laatste twee stellingen gaan ook vaker Walen dan Vlamingen akkoord.

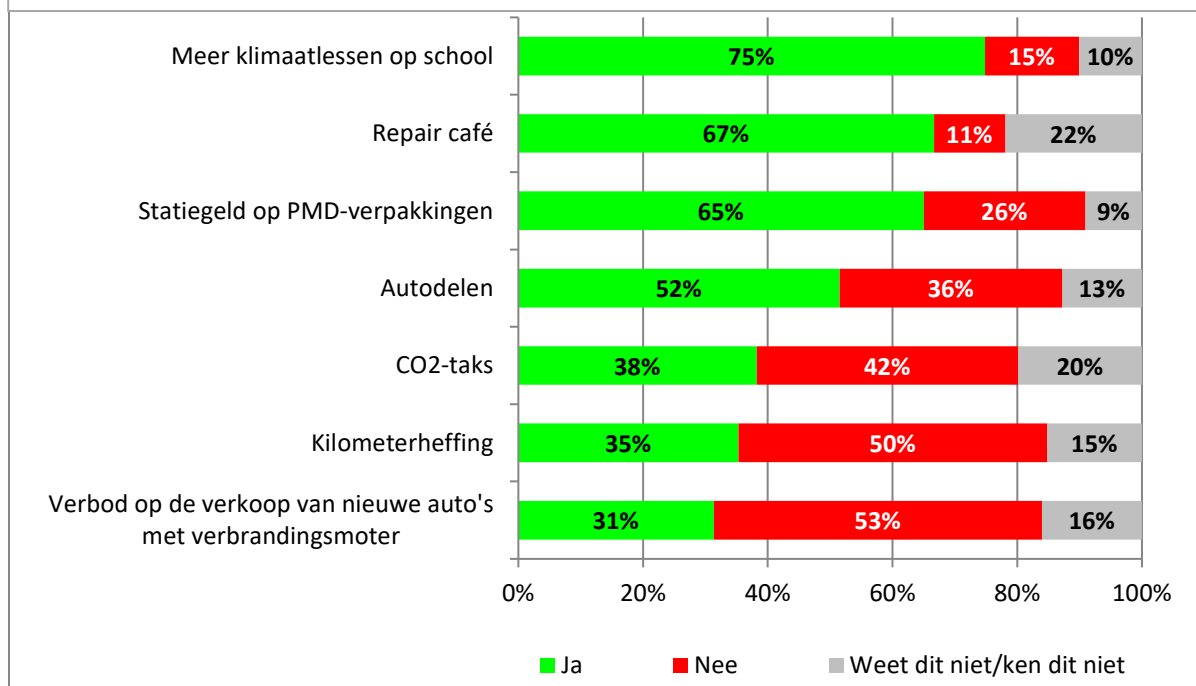
Walen gaan vaker dan Vlamingen akkoord met de stelling 'de rol van de federale overheid in het coördineren van het Belgische klimaatbeleid moet worden versterkt'. Brusselaars, hoger opgeleiden en personen woonachtig in één van de vijf grote centra zullen dan weer bij de volgende verkiezingen sneller rekening houden met de standpunten van de verschillende partijen met betrekking tot het probleem van de klimaatverandering dan de andere groepen.

Ten slotte zullen hoger geschoolden sneller akkoord gaan met de stellingen 'de rol van de federale overheid in het coördineren van het Belgische klimaatbeleid moet worden versterkt' en 'een 'Raad van wijzen' die samengesteld is uit onafhankelijke experts moet de overheid adviseren' dan lager geschoolden. Lager geschoolden zijn dan weer vaker van mening dat de overheden voor het uitwerken van hun klimaatbeleid meer de mening van burgers en organisaties moeten vragen.

#### **Aan de respondenten werd tevens gevraagd welk soort maatregelen hun voorkeur kan wegdragen.**

Zoals we kunnen afleiden uit de volgende grafiek is een grote meerderheid (75%) voorstander van meer klimaatlessen op school. Het repair café is, in vergelijking met vorige klimaatenquête, duidelijk bekender geworden: in 2017 gaf net iets minder dan twee op vijf (39%) aan het concept van een repair café niet te kennen, nu is dat ongeveer één op vijf (22%). Daarmee komt het repair café op de tweede plaats met 67% van de respondenten die hier een voorstander van is. De maatregelen met een directe financiële impact - de CO<sub>2</sub>-taks en de kilometerheffing - kunnen minder Belgen bekoren (resp. 38% en 35%). Het verbod op verkoop van nieuwe auto's met verbrandingsmotor blijkt al helemaal niet populair: een nipte meerderheid geeft aan hier gaan tegenstander van te zijn (53%). Op elke antwoordoptie geeft 10 à 20% aan dit niet te kennen of er geen mening over te hebben.

Figuur 39 – Vraag 30: Persoonlijk ben ik voorstander van ....



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

Mannen zijn een iets meer voorstander maar tegelijkertijd ook een iets meer tegenstander van een CO<sub>2</sub>-taks dan vrouwen. Tegelijkertijd zijn mannen iets meer tegenstander van kilometerheffing en vrouwen iets meer voorstander van autodelen. Vrouwen zijn verder ook meer voorstander van klimaatlessen en mannen meer tegenstander van de repair cafés. Het verbod op de verkoop van nieuwe auto's met een verbrandingsmotor kan dan weer vooral bij de mannen op veel tegenstand rekenen.

Vlamingen zijn telkens minder vaak voorstander en telkens meer vaak tegenstander van de verschillende maatregelen.

Personen woonachtig in één van de vijf centrumsteden zullen, meer dan personen die meer landelijk wonen, voorstander zijn van een kilometerheffing en autodelen. Deze zelfde groep zal ook meer voorstander zijn van het verbod op nieuwe auto's met verbrandingsmotor in vergelijking met mensen die in een kleine lokaliteit of landelijk wonen. Bovendien zijn ze ook meer voorstander zijn van een CO<sub>2</sub>-taks in vergelijking met al de andere groepen. Personen uit de vijf grote centrumsteden zijn minder vaak tegenstander van statiegeld op PMD in vergelijking met mensen uit een kleine lokaliteit. Verder zijn mensen uit een kleine lokaliteit meer dan personen die meer landelijk wonen tegenstander van een repair café.

Ook bestaan er verschillen naargelang de leeftijdsgroep waartoe men behoort. Zo zijn 16- tot 35-jarigen opvallend meer dan de andere twee leeftijdsgroepen voorstander van autodelen, maar voor de kilometerheffing en een repair café zijn ze minder vaak voorstander. In vergelijking met personen tussen de 36 en 35 jaar is de jongste leeftijdscategorie ook minder vaak voorstander van een CO<sub>2</sub>-taks. Tot slot zijn de 16- tot 35-jarigen minder vaak tegenstander van een verbod op nieuwe auto's met verbrandingsmotor in vergelijking met de oudste leeftijdscategorie.



Hoger opgeleiden zijn vaker akkoord met de kilometerheffing, autodelen, verbod op nieuwe wagens met verbrandingsmotor, repair cafés en de CO<sub>2</sub>-taks in vergelijking met lager opgeleiden.

**Aan de respondenten werden een aantal uitspraken voorgelegd over het klimaatbeleid in België. Ze moesten per uitspraak aanduiden in welke mate ze ermee akkoord gaan.**

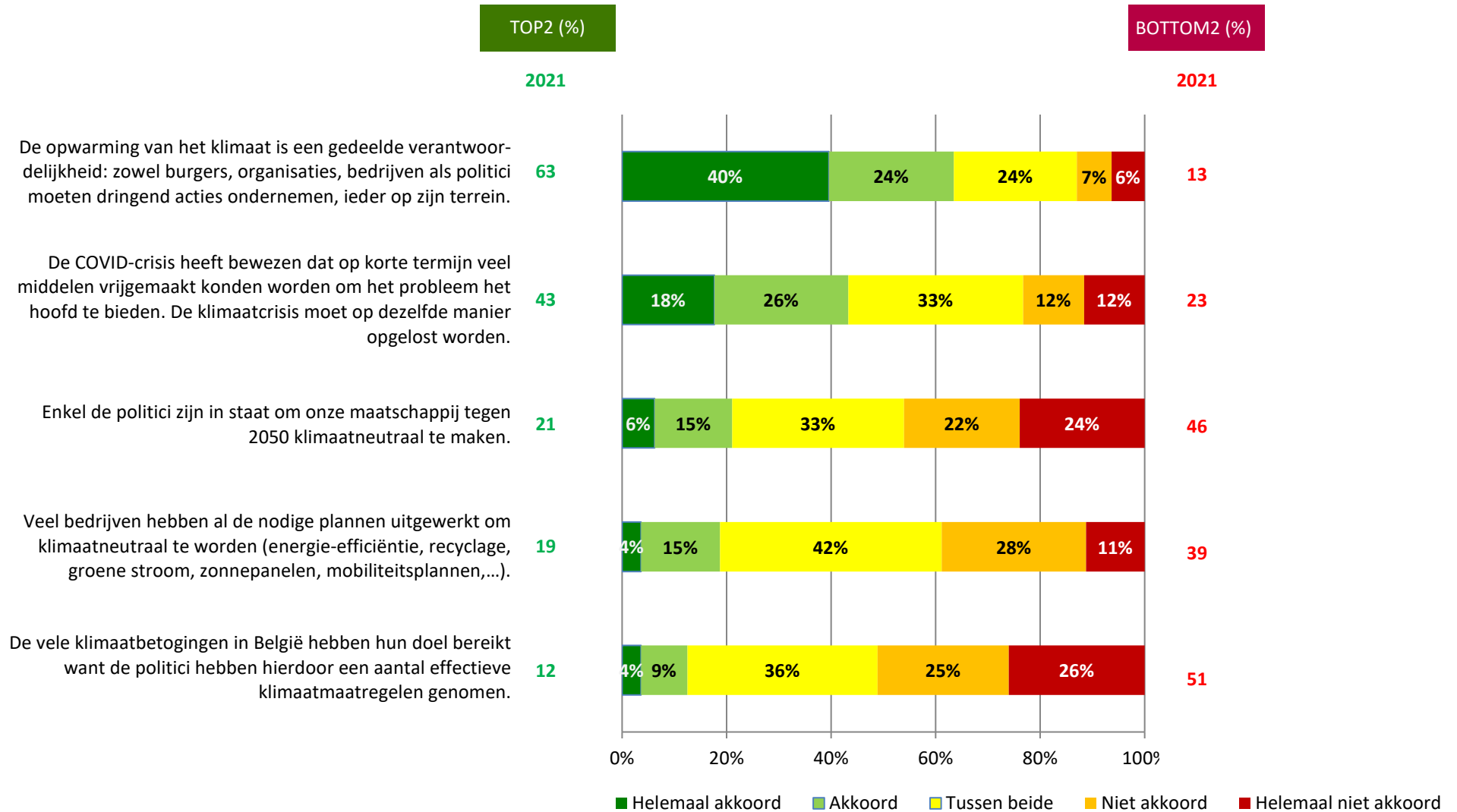
Een meerderheid van de Belgen beseft dat het klimaat een gedeelde verantwoordelijkheid is. Zo geeft 63% van de Belgen aan (helemaal) akkoord te gaan met de stelling 'De opwarming van het klimaat is een gedeelde verantwoordelijkheid: zowel burgers, organisaties, bedrijven als politici moeten dringend acties ondernemen, ieder op zijn terrein.' Het is ook de enige stelling waar een meerderheid van de Belgen (helemaal) akkoord mee gaat. Ongeveer twee op vijf (43%) vindt dat de COVID-crisis heeft bewezen dat er op korte termijn middelen vrijgemaakt konden worden om het probleem het hoofd te bieden en dat de klimaatcrisis ook zo moet worden opgelost.

Net iets minder dan één op vier (19%) Belgen gaat akkoord met de stelling dat bedrijven reeds de nodige plannen hebben uitgewerkt om klimaatneutraal te worden. Op de laatste plaats komt de stelling 'De vele klimaatbetogingen in België hebben hun doel bereikt want de politici hebben hierdoor een aantal effectieve klimaatmaatregelen genomen' waarmee slechts één op tien (12%) akkoord gaat, terwijl de helft van de Belgen hier (helemaal) niet mee akkoord gaat. Ongeveer één op vijf ondervraagden (21%) geeft (helemaal) akkoord aan voor de stelling dat 'enkel de politici zijn in staat om onze maatschappij tegen 2050 klimaatneutraal te maken'.

Voor vier van de vijf items lijkt meer dan een derde van de respondenten geen mening te hebben (ze geven 'tussen beide' aan).

Drie van de vijf stellingen hebben meer tegenstanders dan voorstanders.

Figuur 40 – Vraag 31: In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

Mannen zijn het significant meer eens met de stellingen 'de vele klimaatbetogingen in België hebben hun doel bereikt want de politici hebben hierdoor een aantal effectieve klimaatmaatregelen genomen', 'veel bedrijven hebben al de nodige plannen uitgewerkt om klimaatneutraal te worden (energie-efficiëntie, recycling, groene stroom, zonnepanelen, mobiliteitsplannen,...)' en 'enkel de politici zijn in staat om onze maatschappij tegen 2050 klimaatneutraal te maken' in vergelijking met vrouwen.

Brusselaars en Walen zijn met deze laatste uitspraak vaker akkoord dan Vlamingen, net als respondenten tussen 16 en 35 jaar en hoger opgeleiden.

Hoger opgeleiden gaan tot slot wel vaker akkoord met de stelling dat de opwarming van het klimaat een gedeelde verantwoordelijkheid is van zowel burgers, organisaties, bedrijven als politici.

### 3.5.3 De langetermijnvisie op klimaatverandering

We willen weten hoe de Belgen staan tegenover de omschakeling naar een klimaatneutrale economie en maatschappij<sup>10</sup> als oplossing voor de klimaatproblematiek op lange termijn (naar 2050 toe). Daartoe werden de respondenten opnieuw een aantal uitspraken voorgelegd. Ook hier kon men antwoorden met een cijfer van 1 tot 5 (5 betekent 'helemaal akkoord' en 1 betekent 'helemaal niet akkoord').

De resultaten leren dat de meerderheid van de Belgen (61%) (helemaal) akkoord gaat met de stelling dat een Belgische langetermijnstrategie voor de omschakeling naar een klimaatneutrale economie enkel kan worden ontwikkeld door een samenwerking tussen de privé-sector en de overheid.

Op de tweede plaats komt de stelling 'naast maatregelen om de uitstoot te beperken zullen er tegelijk ook initiatieven genomen moeten worden om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaat verandering': 59% van de Belgen ging akkoord met deze stelling.

Op plaats drie komt de stelling die in 2017 op de eerste plaats stond. 54% van de Belgen vindt dat de energieopwekking voor 100% door middel van hernieuwbare bronnen moet gebeuren. In vergelijking met 2017, waar nog 62% van de Belgen dit vonden, is het percentage voorstanders van 100% hernieuwbare energie behoorlijk gedaald.

De stelling dat de overgang naar een koolstofneutrale economie gepaard zal moeten gaan met een reorganisatie van onze economie, waarbij sommige sectoren kunnen verdwijnen en andere aan belang winnen, kent een nipte meerderheid van 51%. Slechts 10% is het hiermee oneens.

Met de stelling die poneert dat - om een klimaatneutrale maatschappij mogelijk te maken - meer gebruik gemaakt moet worden van kernenergie, is 32% het eens en 29% oneens. Maar met de stelling dat steenkool (in combinatie met de opvang en opslag van de uitgestoten CO<sub>2</sub>) hiervoor een optie is, is slechts 16% het eens en 48% oneens.

Het aantal voorstanders van energieopwekking door enerzijds kernenergie en anderzijds steenkool in combinatie met opvang en opslag van de uitgestoten CO<sub>2</sub> is aanzienlijk gestegen. Voor kernenergie is het aantal voorstanders meer dan verdubbeld (in 2017 waren dit slechts 15% van de Belgen, nu 32%). Het aantal voorstanders van energieopwekking via steenkool is dan weer met 7% gestegen (in 2017 was dit 9%, nu 16%).

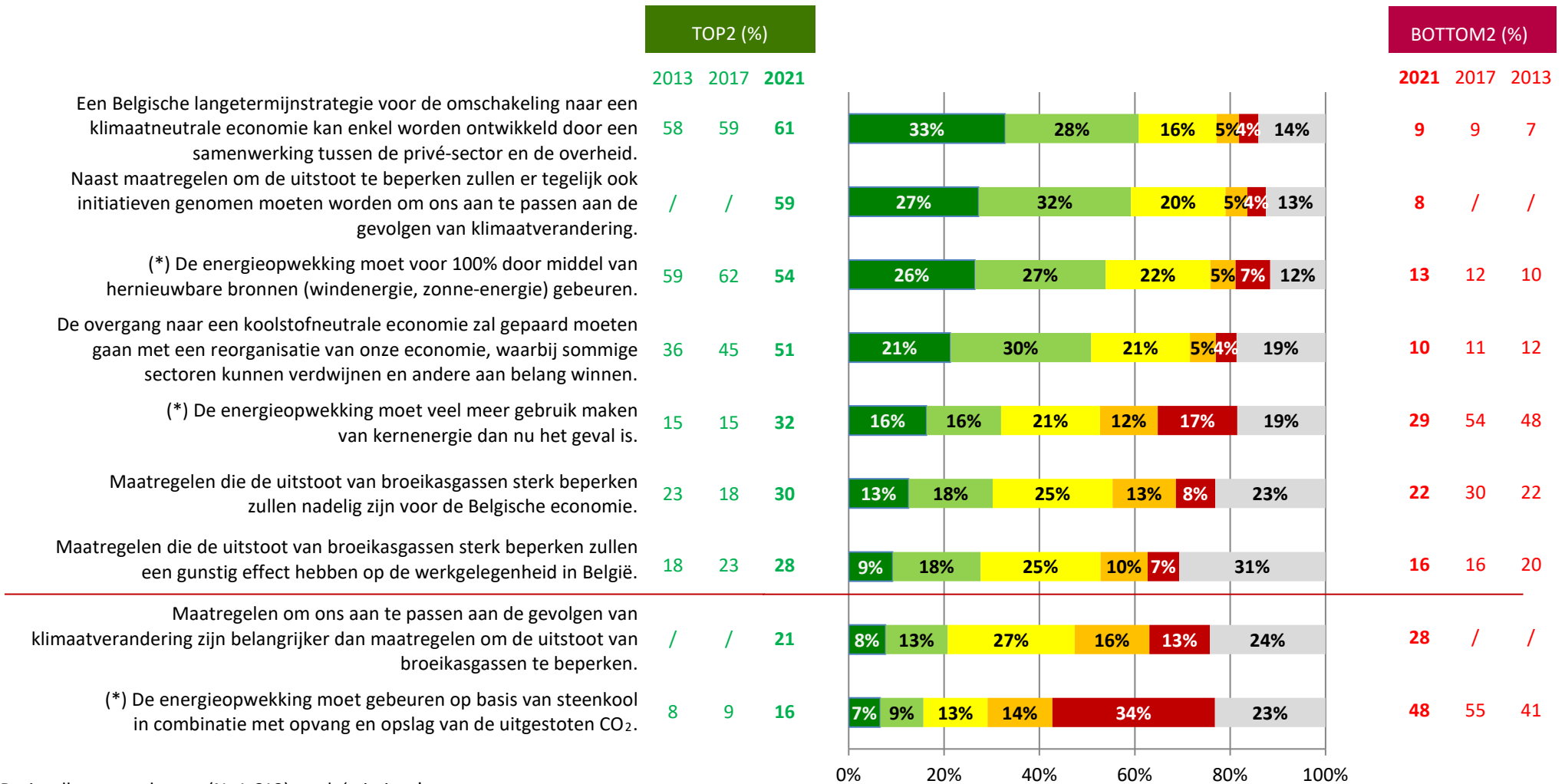
Er zijn dus duidelijk verschillen met 2017. Toch zien we net zoals in 2017 dat telkens een niet onaanzienlijk deel van de ondervraagden geen mening heeft over de voorgelegde uitspraken (tot 27% antwoord 'tussen beide'. Dit geeft aan dat dit onderwerp voor vele Belgen nog steeds een moeilijke materie blijft.

Aan de hand van de resultaten kunnen 2 groepen van stellingen worden onderscheiden:

1. Stellingen die meer voor- dan tegenstanders kennen;
2. Stellingen (dit zijn er 2) met meer tegen- dan voorstanders.

<sup>10</sup> Onder een klimaatneutrale maatschappij verstaan we een maatschappij die bijna geen broeikasgassen zoals CO<sub>2</sub> meer uitstoot en de resterende uitstoot neutraliseert door een opname uit de atmosfeer (bv. door de aanplanting van bossen).

Figuur 41 – Vraag 18: In welke mate bent u akkoord met volgende uitspraken over de omschakeling naar een klimaatneutrale economie en maatschappij als oplossing voor de klimaatproblematiek op lange termijn (naar 2050 toe)?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

(\*) Voorafgegaan door "Om een klimaatneutrale maatschappij mogelijk te maken moet de energieopwekking..."

■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Tussen beide ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord ■ Geen idee

Vooraf naar regio kunnen een aantal significante verschillen worden opgetekend voor wat betreft de langetermijnvisie op klimaatverandering.

Zo zullen Vlaming voor een groot deel van de stellingen minder vaak akkoord gaan dan Walen en Brusselaars. Voor de stelling dat 'om een klimaatneutrale maatschappij mogelijk te maken moet de energieopwekking veel meer gebruik maken van kernenergie dan nu het geval is' werd er enkel een verschil tussen Vlaanderen en Wallonië gevonden.

Vrouwen gaan vaker akkoord met de stelling dat om tot een klimaatneutrale maatschappij te komen de energieopwekking moet gebeuren via 100% hernieuwbare energiebronnen, dan mannen. Mannen vinden dan weer, meer dan vrouwen, dat dit moet gebeuren via meer kernenergie dan nu het geval is. Verder gaan mannen, in vergelijking met vrouwen, vaker akkoord met de stelling dat maatregelen die de uitstoot van broeikasgassen sterk beperken nadelig zullen zijn voor de Belgische economie.

Ook naar leeftijd worden er enkele significante verschillen gevonden. Zo vinden 16- tot 35-jarigen meer dan de twee oudere leeftijdscategorieën dat, om een klimaatneutrale maatschappij mogelijk te maken, de energieopwekking moet gebeuren op basis van steenkool in combinatie met opvang en opslag van de uitgestoten CO<sub>2</sub> en dat de maatregelen om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering belangrijker zijn dan maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken. Personen tussen de 56 en 75 jaar gaan vaker akkoord dan de jongste leeftijdscategorie dat de overgang naar een klimaatneutrale economie zal gepaard moeten gaan met een reorganisatie van onze economie, waarbij sommige sectoren kunnen verdwijnen en andere aan belang winnen.

Tot slot worden er ook nog twee significante verschillen gevonden naargelang de opleiding van een persoon. Zo zal iemand die hoger opgeleid is, vaker vinden dat een Belgische langetermijnstrategie voor de omschakeling naar een klimaatneutrale economie enkel kan worden ontwikkeld door een samenwerking tussen de privé-sector en de overheid. Omgekeerd zal iemand met een lagere opleiding vaker akkoord gaan met de stelling dat maatregelen om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering belangrijker zijn dan maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken.

### 3.5.4 Financieel beleid

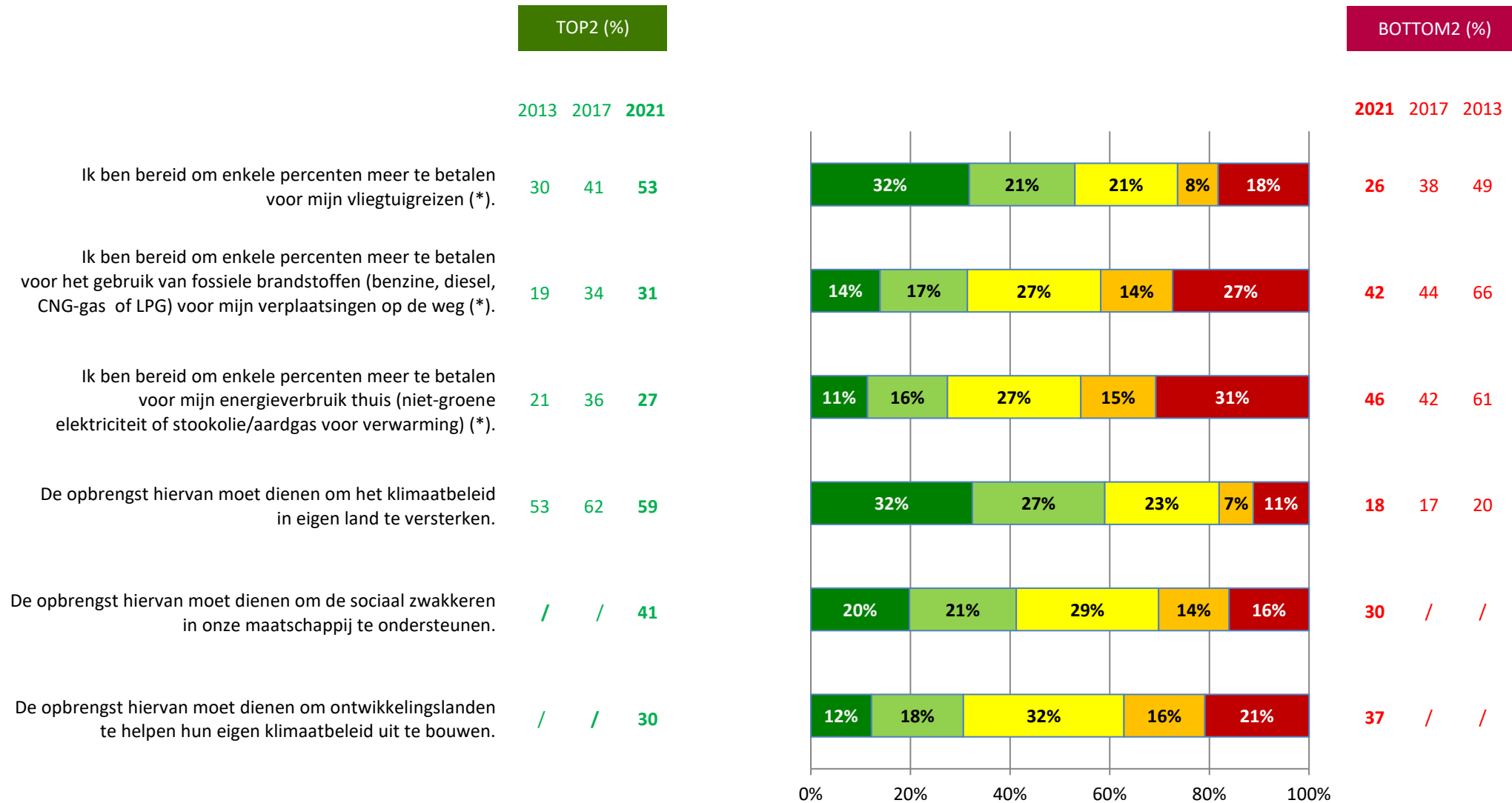
Dit luik legt de klemtoon op de financiële kant van het klimaatbeleid. Enerzijds bekijken we in welke mate men akkoord gaat met bepaalde maatregelen met financiële implicaties. Anderzijds willen we weten welke financiële inspanningen de burgers bereid zijn te leveren om de klimaatverandering tegen te gaan.

#### 3.5.4.1 MAATREGELLEN MET FINANCIËLE IMPLICATIES

Meer dan de helft van de respondenten (59%) gaat (helemaal) akkoord met de stelling dat de Belgische overheden de opbrengsten uit de verkoop van emissierechten moeten gebruiken om het klimaatbeleid in eigen land te versterken.

Een nipte meerderheid van de Belgen, namelijk 53%, geeft aan bereid te zijn om enkele percenten meer te betalen voor zijn/haar vliegtuigreizen om de gevolgen van hun brandstofverbruik op het klimaat te helpen bestrijden. In vergelijking met 2017 waar dit percentage nog 41% was kunnen we concluderen dat mensen nu meer dan in 2017 bereid zijn meer te betalen voor hun vliegtuigreizen, en steeds minder mensen er tegen gekant zijn (26% in 2021 tegen 38% in 2017). Ongeveer twee op vijf Belgen vindt dan weer dat de opbrengst van de verkoop van emissierechten moet dienen om de sociaal zwakkeren in de maatschappij te helpen. De Belgen blijken het minst bereid te zijn om enkele percenten meer te betalen voor hun energieverbruik thuis (dit betreft niet-groene elektriciteit of stookolie/aardgas voor verwarming). Bijna een meerderheid (46%) geeft daarentegen aan hiermee (helemaal) niet akkoord te zijn.

Figuur 42 – Vraag 19: In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'

(\*) Gevolgd door "...om de opwarming van het klimaat te helpen bestrijden"

■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Tussen beide ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord



De betalingsbereidheid, hetzij door enkele percenten meer te betalen voor het energieverbruik thuis, hetzij voor verplaatsingen op de weg (benzine, diesel, ...) ten voordele van het klimaatbeleid ligt lager bij de Vlamingen en Walen in vergelijking met de Brusselaars. Deze bereidheid ligt hoger bij de inwoners uit de grote centra in vergelijking met de inwoners van de kleine lokaliteiten en de landelijke gebieden.

Hoger opgeleiden zijn systematisch meer bereid om enkele percenten meer te betalen voor het energieverbruik thuis, voor verplaatsingen op de weg maar evenzeer voor hun vliegtuigreizen ten voordele van het klimaatbeleid in vergelijking met lager opgeleiden. Tot slot zijn ook personen tussen de 56 en 75 jaar vaker bereid om enkele percenten meer te betalen voor hun vliegtuigreizen, dit in vergelijking met 16- tot 35-jarigen.

Zowel vrouwen, Brusselaars, inwoners uit de grote centra en personen tussen de 56 en 75 jaar vinden meer dan mannen, Vlamingen, inwoners van kleine lokaliteiten en de twee jongste leeftijdscategorieën dat de opbrengst moet dienen om de sociaal zwakkeren in onze maatschappij te ondersteunen.

Vrouwen, Brusselaars en Walen en inwoners uit de grote centra vinden dan weer vaker dan de andere groepen dat de opbrengst moet dienen om de ontwikkelingslanden te helpen hun klimaatbeleid mee uit te bouwen.

Tot slot vinden Vlamingen, 56- tot 75-jarigen en hoger opgeleiden vaker dan Walen, de jongste leeftijdscategorie en lager opgeleiden dat de opbrengst moet dienen om het klimaatbeleid in eigen land te versterken.

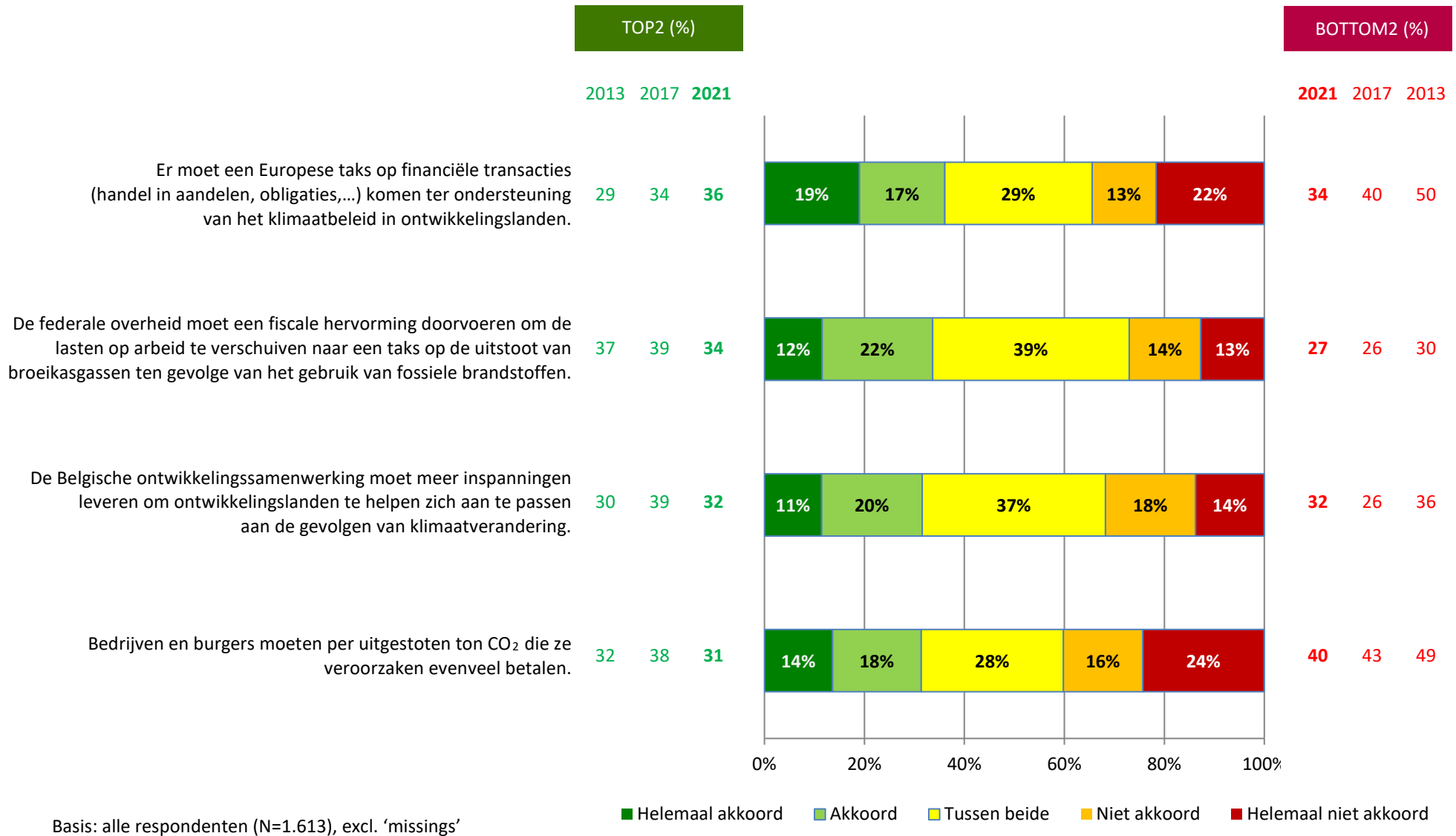
### 3.5.4.2 FISCALE INSPANNINGEN

Iets meer dan één op drie Belgen (36%) duidt aan dat er een taks zou moeten komen op financiële transacties om zo het klimaatbeleid in ontwikkelingslanden te ondersteunen. Dat de burgers en bedrijven evenveel zouden moeten betalen voor de hoeveelheid CO<sub>2</sub> die ze uitstoten is het minst populair met 31% van de Belgen die heeft aangeduid hier (helemaal) akkoord mee te zijn.

Hoe dan ook is het verschil in het aantal voorstanders voor de verschillende stellingen beperkt. Het aantal tegenstanders verschilt wel iets meer. Zo geeft bijvoorbeeld 40% van de Belgen aan (helemaal) niet akkoord te gaan met de stelling dat bedrijven en burgers evenveel moeten betalen per uitgestoten ton CO<sub>2</sub> en 27% gaat dan weer (helemaal) niet akkoord met de stelling dat de federale overheid een fiscale hervorming moet doorvoeren om de lasten op arbeid te verschuiven naar een taks op de uitstoot van broeikasgassen. Deze percentages van tegenstanders vertonen echter een dalende trend.

Geen enkele van de voorgestelde stellingen heeft een meerderheid van voor- of tegenstanders. Dit is identiek aan 2017, zij het dat in 2021 voor drie van de vier stellingen minder voorstanders zijn dan in 2017.

Figuur 43 – Vraag 20: In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken?



De significante verschillen zijn vooral afhankelijk naargelang de woonplaats van een persoon (regio of urbanisatie) maar ook de opleiding blijkt een rol te spelen. Naar leeftijd en geslacht werd er geen verschil gevonden.

Zo zijn Vlamingen voor bijna al de stellingen minder vaak akkoord (in vergelijking met de Brusselaars en Walen). Maar met de stelling dat de federale overheid een fiscale hervorming moet doorvoeren om de lasten op arbeid te verschuiven naar een taks op de uitstoot van broeikasgassen, gaan de Brusselaars vaker dan de Vlamingen akkoord.

Ook inwoners uit de 5 grote centra gaan vaker dan inwoners uit steden en inwoners uit landelijk gebied akkoord met deze laatste stelling. Voor de stelling dat de Belgische ontwikkelings-samenwerking zich meer moet inspannen om ontwikkelingslanden te helpen, gaan deze inwoners uit de grote centra vaker akkoord dan inwoners uit kleine lokaliteiten of landelijk gebied..

Als laatste zijn er ook enkele verschillen naar opleiding gevonden. Hoger opgeleiden zullen namelijk vaker akkoord gaan met de stelling dat de Belgische ontwikkelingssamenwerking zich meer moet inspannen om ontwikkelingslanden te helpen en dat de federale overheid een fiscale hervorming moet doorvoeren om de lasten op arbeid te verschuiven naar een taks op de uitstoot van broeikasgassen in vergelijking met lager opgeleiden.

## 3.5.5 Invloed van de overheid

### 3.5.5.1 MAATREGELEN OM HET GEDRAG VAN BURGERS TE VERANDEREN

We legden de respondenten een aantal maatregelen voor die de overheid kan nemen om het gedrag van de burgers op het vlak van klimaatverandering te veranderen. We willen weten welke maatregelen de voorkeur wegdragen.

Uit de resultaten blijkt vooreerst dat de grote meerderheid wel degelijk vindt dat de overheid maatregelen moet nemen om het gedrag op het vlak van klimaatverandering te sturen: slechts 13% van de ondervraagden meent dat de overheid zich niet moet inmengen.

De maatregel die het meest de voorkeur wegdraagt (73%), is het geven van subsidies voor producten of activiteiten die de klimaatverandering minder of niet in de hand werken (bv. isolatie, windmolens en zonnepanelen, telewerk,...).

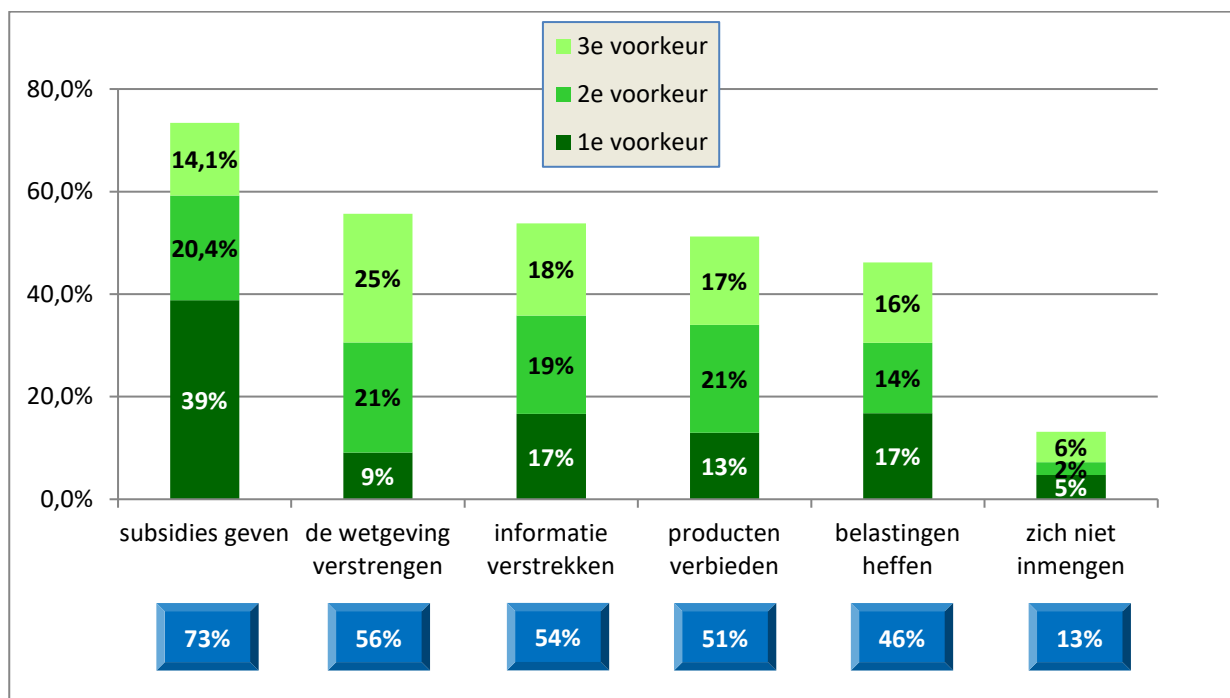
De top drie van meest populaire overheidsmaatregelen bestaat verder uit het verstrengen van de wetgeving (56%) zodat de klimaatverandering beperkt wordt (bv. strengere isolatienormen, hogere energie-efficiëntie voor apparaten, strengere normen voor de productie van goederen), het verstrekken van informatie over de oorzaken van klimaatverandering zodat men als consument de juiste keuze kan maken (54%), en het verbieden van producten of activiteiten die de klimaatverandering het sterkst in de hand werken (51%).

Het heffen van belastingen op producten/activiteiten die de klimaatverandering in de hand werken (bv. op brandstoffen of gereden kilometers, rundsvlees, de import van voedsel per vliegtuig, ...) is met 46% minder populair.

De rangorde en ook de grootteorde van de cijfers van 2021 zijn vergelijkbaar met 2017. Toch is er een belangrijke verandering waarneembaar wat betreft het subsidiëren en verbieden van producten. Zo is er een stijging van de populariteit van het geven van subsidies aan producten die meer klimaatneutraal zijn ten koste van de populariteit van het verbieden van producten die nefast zijn voor het klimaat.

Ook het heffen van een belasting op producten/activiteiten die de klimaatverandering in de hand werken (bv. op brandstoffen of gereden kilometers, rundsvlees, de import van voedsel per vliegtuig, ...) vindt systematisch een stijgend aantal sympathisanten.

*Figuur 44 – Vraag 21: De overheid kan door de maatregelen die ze neemt het gedrag van de burgers inzake klimaatverandering proberen te veranderen. Welke van de volgende maatregelen zou uw voorkeur wegdragen?*



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

De volledige formulering van de maatregelen en de corresponderende cijfers voor 2013 en 2017 waren:

	2021	2017	2013
<b>1<sup>e</sup> + 2<sup>e</sup> + 3<sup>e</sup> voorkeur in ►</b>			
<b>subsidies geven</b> voor producten/activiteiten die de klimaatverandering minder of niet in de hand werken (bv. isolatie, windmolens en zonnepanelen, telewerk,...)	73%	68%	73%
<b>de wetgeving verstrengen</b> zodat de klimaatverandering beperkt wordt (bv. strengere isolatienormen, hogere energie-efficiëntie voor apparaten, strengere normen voor de productie van goederen)	56%	52%	51%
<b>informatie verstrekken</b> over de oorzaken van klimaatverandering zodat ik als consument de juiste keuze kan maken	54%	55%	56%
<b>producten/activiteiten verbieden</b> die de klimaatverandering het sterkst in de hand werken (bv. wagens met een grote CO <sub>2</sub> -uitstoot)	51%	62%	63%
<b>belastingen heffen</b> op producten/activiteiten die de klimaatverandering in de hand werken (bv. op brandstoffen of gereden kilometers, rundsvlees, de import van voedsel per vliegtuig, ...)	46%	44%	39%
<b>zich niet inmengen</b>	13%	19%	14%

Belastingen heffen op producten die de klimaatverandering in de hand werken, wordt frequenter aangeduid door mannen, Brusselaars en inwoners uit één van de grote centra.

Vouwen en Vlamingen zijn ook vaker (dan mannen en Brusselaars) van mening dat de overheid informatie moet verstrekken over de oorzaken van klimaatverandering.

Vlamingen vinden opmerkelijk meer dan Brusselaars en Walen dat de overheid zich niet moet inmengen. En Walen vinden dan weer opmerkelijk meer dan Vlamingen dat de overheid de wetgeving moet verstrengen zodat de klimaatverandering beperkt wordt.

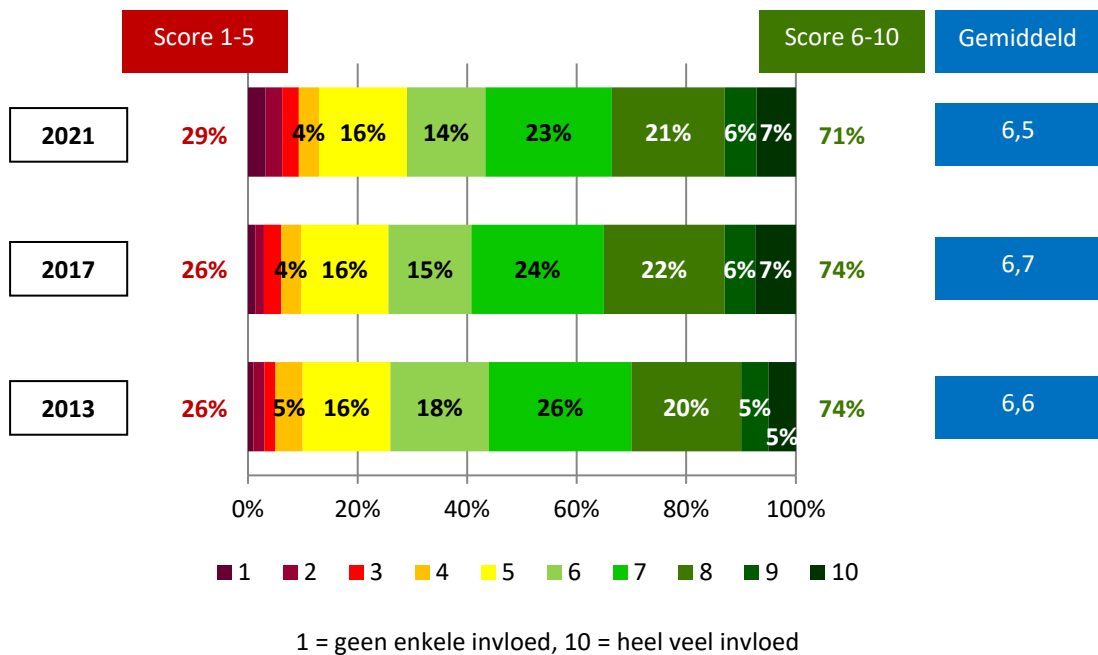
Op het gebied van leeftijd leren we dat personen tussen 16 en 35 jaar het vaker de taak van de overheid vinden om subsidies te geven voor producten die meer klimaatneutraal zijn en minder voor het verbieden van producten die nefast zijn voor het klimaat in vergelijking met de oudste twee leeftijdscategorieën.

3.5.5.2 INVLOED VAN DE OVERHEID OP HET GEDRAG VAN BURGERS

Aan de hand van een score tussen 1 en 10 kon men aangeven in welke mate de overheid invloed kan uitoefenen op het gedrag van de burger met betrekking tot de klimaatverandering. Een 10 betekent dat men vindt dat de overheid heel veel invloed kan uitoefenen op het gedrag, 1 betekent dat de overheid geen enkele invloed kan uitoefenen. Aan de hand van de tussenliggende cijfers kan men nuanceren.

We stellen vast dat ongeveer vier op tien van de Belgen (37%) aangeven dat de overheid een matige invloed kan uitoefenen op het gedrag van mensen (6/10 + 7/10). Drie tot vier respondenten op tien (34%) vinden dat de overheid een sterke invloed heeft (> 7/10). Slechts 13% van de deelnemers aan het klimaatonderzoek beweert dat de overheid weinig tot geen invloed kan uitoefenen (< 5/10). De gemiddelde score op tien bedraagt 6,5. Deze scores zijn quasi identiek aan die in 2017, al zijn er dit jaar iets meer mensen die een lage score geven en iets minder die een hoge score toekennen.

Figuur 45 – Vraag 22: In welke mate kan de overheid invloed uitoefenen op het gedrag van de burger met betrekking tot klimaatverandering?



Basis: alle respondenten (N=1.613) excl. 'missings'.

Beschouwd naar de verschillende subgroepen stellen we vast dat er alleen significante verschillen bestaan op basis van geslacht en opleiding. Zo zullen mannen en hoger opgeleiden significant vaker een hogere score toekennen aan de mate waarin de overheid het gedrag van de burger kan beïnvloeden. En omgekeerd zullen vrouwen en lager opgeleiden vaker een lagere score geven.



## 3.6 Informatie en communicatie

Binnen dit hoofdstuk gaan we dieper in op de informatiekkanalen via dewelke de Belgen zich informeren over de klimaatverandering. Daarnaast staan we stil bij de informatiekkanalen die ze gebruikt hebben om zich te informeren over de financiële steun (belastingvermindering of premies) toegekend door de overheid voor investeringen in een aantal energiebesparende technieken.

### 3.6.1 Informatie over de klimaatproblematiek

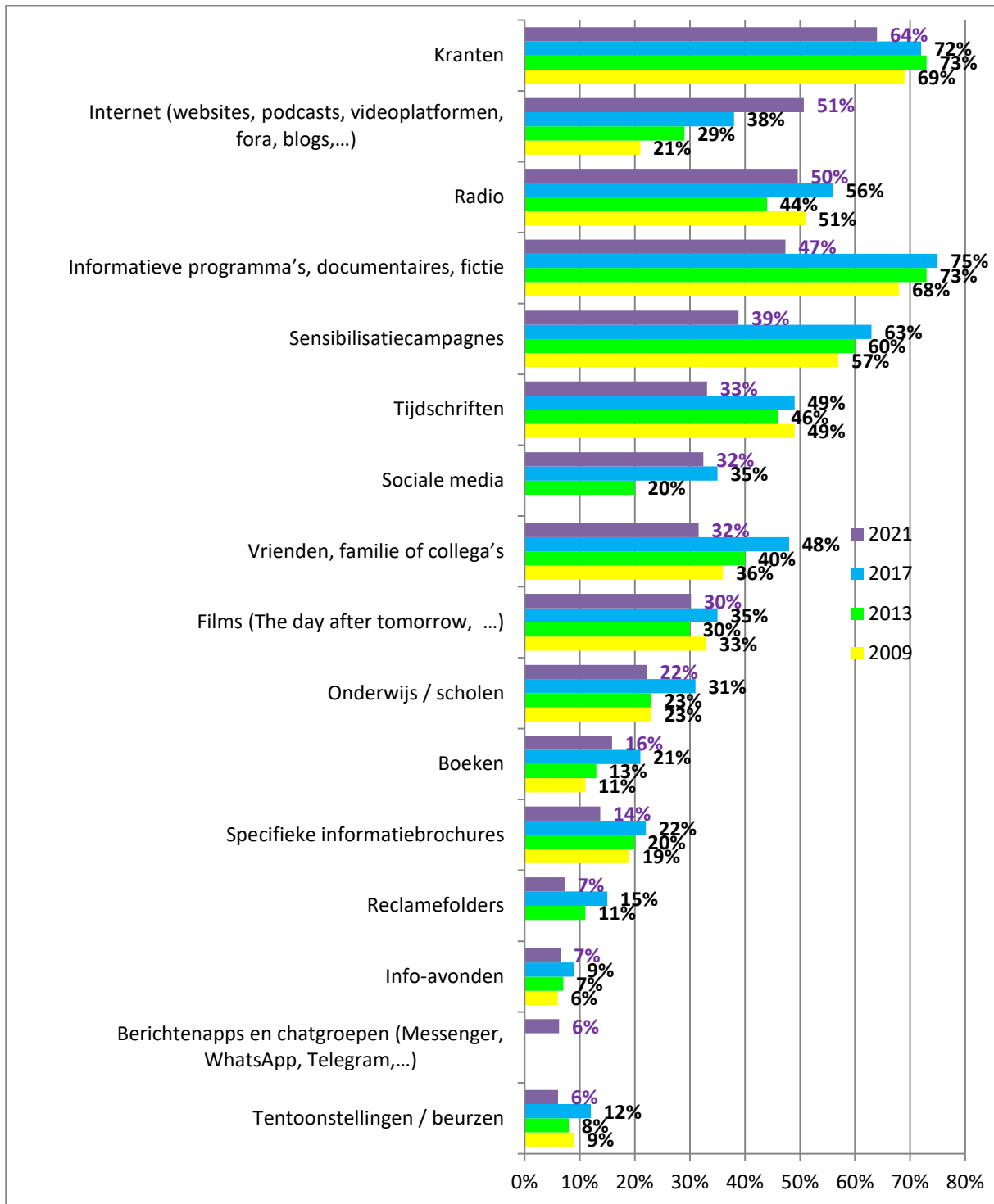
#### 3.6.1.1 INFORMATIEKANALEN

In de vragenlijst werd er gepeild naar de informatiekkanalen via dewelke de Belgen informatie ontvangen over klimaatverandering, zonder er zelf actief naar op zoek te gaan. Daarnaast werd er gevraagd welke informatiekkanalen ze gebruiken om zelf bewust informatie over dit probleem op te zoeken. Volgende figuren geven eerst de passieve kanalen weer en daarna de actieve kanalen.

In het algemeen zijn de Belgen voornamelijk passief geïnformeerd, met op de eerste plaatsen kranten (64%), internet (51%) en radio (50%). De meeste scores zijn lager dan in 2017. Internet is de enige uitzondering en wint sinds 2009 gestadig aan populariteit (met 51% t.o.v. 38% in 2017), al is de vraagstelling wel veranderd van 'websites' naar 'Internet (websites, podcasts, videoplatformen, fora, blogs,...)'.

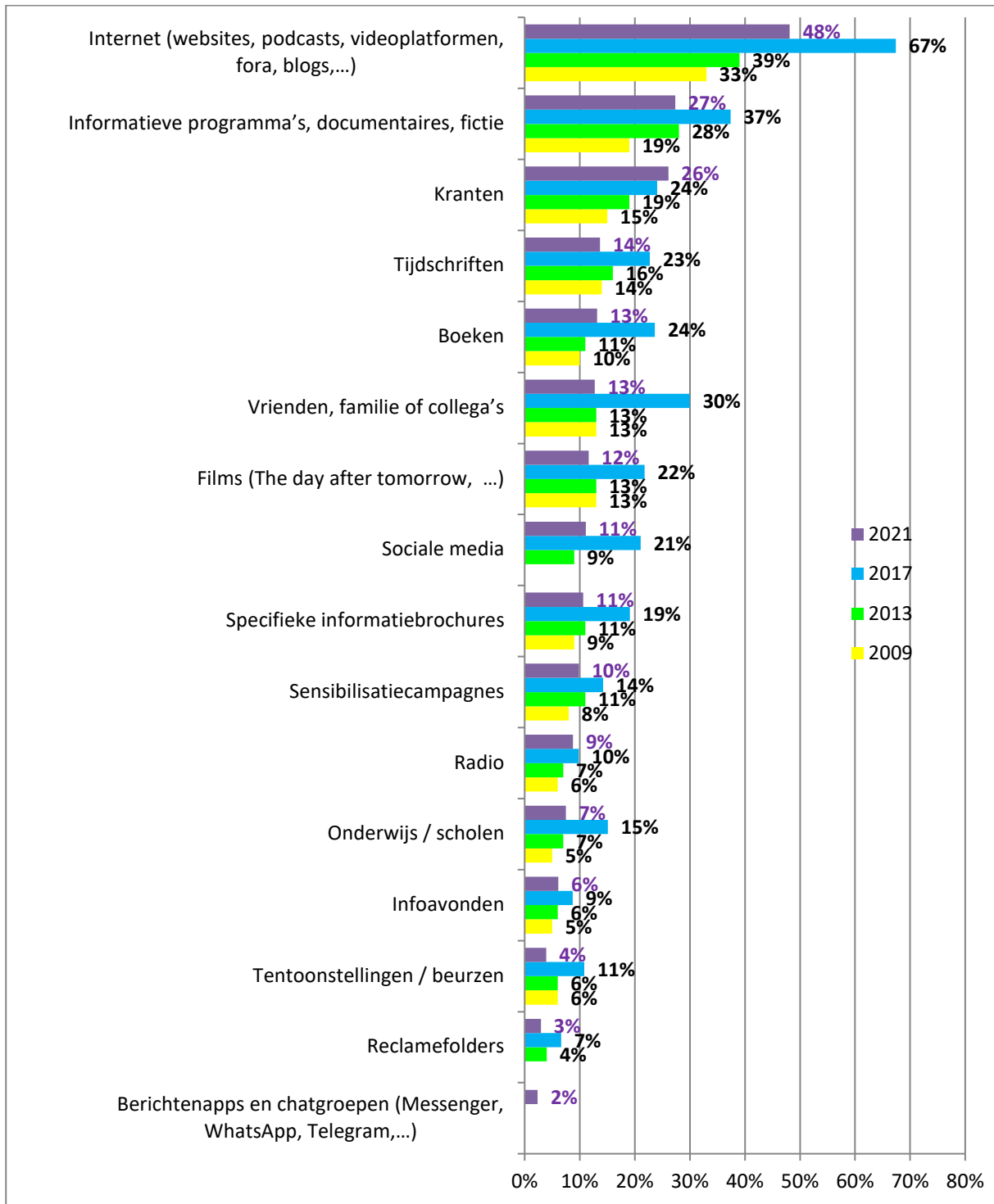
Voor de actieve zoektocht naar informatie is internet met grote voorsprong het meest actief geconsulteerde kanaal. Toch is er een grote daling waarneembaar in vergelijking met 2017 (48% t.o.v. 67% in 2017). Verder zien we in vergelijking met 2017 een afnemend belang voor tal van kanalen, met uitzondering van kranten dat op het niveau van 2017 blijft (26% t.o.v. 24% in 2017). Hieruit leiden we af dat, in vergelijking met 2017, de Belg minder kanalen gebruikt om zich actief te informeren, en dat de cijfers van 2021 eerder aanleunen bij het niveau van 2013 (met uitzondering van internet en kranten die in 2021 hoger scoren dan in 2017).

Figuur 46 – Vraag 8 A: Via welke kanalen heeft u informatie **ontvangen** over klimaatverandering?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

Figuur 47 – Vraag 8 B: Via welke kanalen heeft u informatie **opgezocht** over klimaatverandering?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

Bekijken we de significante verschillen per subgroep, dan stellen we vast dat de leeftijd een belangrijke predictor is voor de kanalen die worden geconsulteerd (zowel passief als actief).

Zo ontvangen Belgen in de jongste leeftijdsgroep (16-35 jaar) minder vaak informatie over klimaatverandering via kranten, tijdschriften en radio dan de twee oudere leeftijdsgroepen maar vaker via onderwijs/scholen en sociale media. Ook meer dan de twee oudere leeftijdsgroepen gaan ze via deze kanalen (onderwijs/scholen, films en sociale media) actief op zoek naar informatie over klimaatverandering. Het gebruik van de sociale media om informatie op te zoeken is het grootst bij de 16-35 jarigen en neemt gradueel af met toenemende leeftijd.

Mannen ontvangen vaker informatie via internet en boeken, vrouwen vaker via reclamefolders, sociale media en vrienden, familie of collega's. Mannen gaan vaker actief op zoek naar informatie via het internet maar ook via onderwijs/school en infoavonden.

Wanneer we verschillen optekenen naar niveau van opleiding, is dit steeds in eenzelfde richting: hoger opgeleide Belgen ontvangen vaker dan lager opgeleide Belgen langs verschillende kanalen informatie over klimaatverandering. Via informatieve programma's, tentoonstellingen, boeken en infoavonden gaan hoger opgeleiden ook vaker zelf bewust zoeken naar informatie over klimaatverandering.

Naar regio zien we dat Vlamingen vaker informatie ontvangen via informatieve programma's, de Brusselaars vaker via onderwijs/scholen en minder vaak via radio. De Vlamingen gebruiken doorgaans ook minder kanalen dan de Walen en soms ook de Brusselaars bij het bewust op zoek gaan naar informatie.

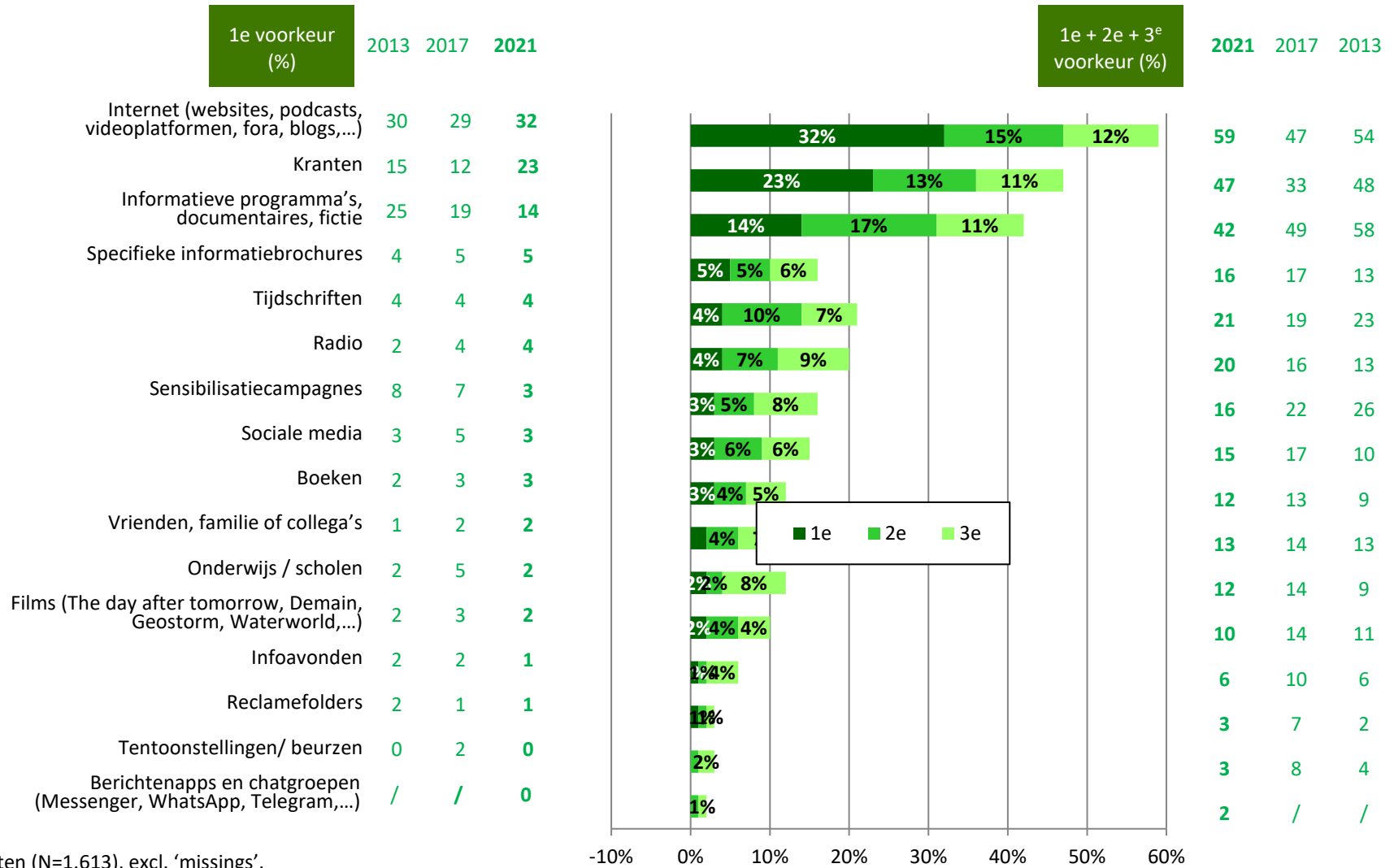
### 3.6.1.2 VOORKEUR INFORMATIEKANALEN

In navolging van de kanalen die zowel actief als passief worden geconsulteerd, stelden we de vraag via welk kanaal men het liefst informatie opzoekt. Uit de resultaten blijkt dat de volgende drie kanalen zich onderscheiden: internet (59%), kranten (47%) en informatieve programma's, documentaires, fictie (42%). Internet wordt het vaakst aangeduid als kanaal dat het meest de voorkeur geniet (32%). Opvallend is de plotse toegenomen interesse in kranten als 1<sup>ste</sup> keuze (te wijten aan de COVID-pandemie?).

Reclamefolders wordt maar door 1% aangeduid als 1<sup>ste</sup> keuze, tentoonstellingen/beurzen (0%) en berichtenapps (0%) worden niet of nauwelijks als 1<sup>ste</sup> keuze aangeduid.

De resultaten zijn zeker qua ranking sterk vergelijkbaar met 2017. Wel scoren zowel internet als kranten opvallend beter dan in 2017.

Figuur 48 – Vraag 8C: Via welk kanaal zoekt u het liefst informatie op?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

Terwijl mannen eerder tijdschriften verkiezen als informatiekanaal, geven vrouwen significant vaker de voorkeur aan specifieke informatiebrochures, sensibilisatiecampagnes en informatieve programma's.

Verder mag het niet verbazen dat de jongste respondenten (16-35 jaar) vaker sociale media en berichtenapps en onderwijs/scholen verkiezen. Ook gesprekken met vrienden, familie of collega's scoren hoog bij hen. Het belang van kranten, tijdschriften en radio stijgt met de leeftijd. Radio blijkt vooral bij de oudste leeftijdscategorie (56-75 jaar) enorm populair, maar het gebruik van het internet scoort er het laagst.

Hoger opgeleiden geven vaker de voorkeur aan boeken, onderwijs/scholen en informatieve programma's. Lager opgeleiden kiezen dan weer vaker voor films, radio, sociale media en vrienden, familie of collega's.

### 3.6.1.3 INTERESSE IN INFORMATIE OVER KLIMAATVERANDERING

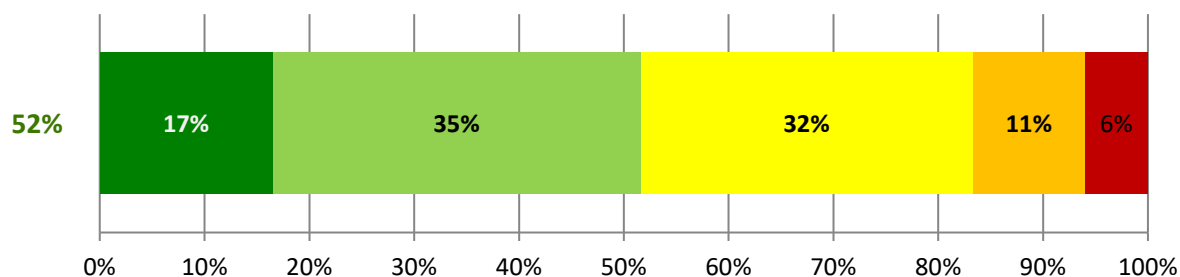
Ook werd aan de respondenten gevraagd in welke mate ze geïnteresseerd zouden zijn in het ontvangen van informatie met betrekking tot klimaatverandering.

Een meerderheid van de Belgen (52%) geeft aan (heel) geïnteresseerd te zijn om hierover informatie te ontvangen terwijl slechts 17% van de Belgen hierin (helemaal) niet geïnteresseerd is. Een op drie (32%) duidt 'tussen beide' aan.

Ook bij deze vraag werden enkele significante verschillen gevonden. Zo gaven Vlamingen en hoger opgeleiden vaker aan (heel) geïnteresseerd te zijn in het ontvangen van informatie wat betreft klimaatverandering. Tegelijkertijd gaven Vlamingen ook vaker aan (helemaal) niet geïnteresseerd te zijn wat wijst op een gepolariseerde houding bij hen.

*Figuur 49 – Vraag 10: In welke mate bent u geïnteresseerd om informatie met betrekking tot klimaatverandering te ontvangen?*

TOP2



■ Heel geïnteresseerd ■ Geïnteresseerd ■ Tussen beide ■ Niet geïnteresseerd ■ Helemaal niet geïnteresseerd

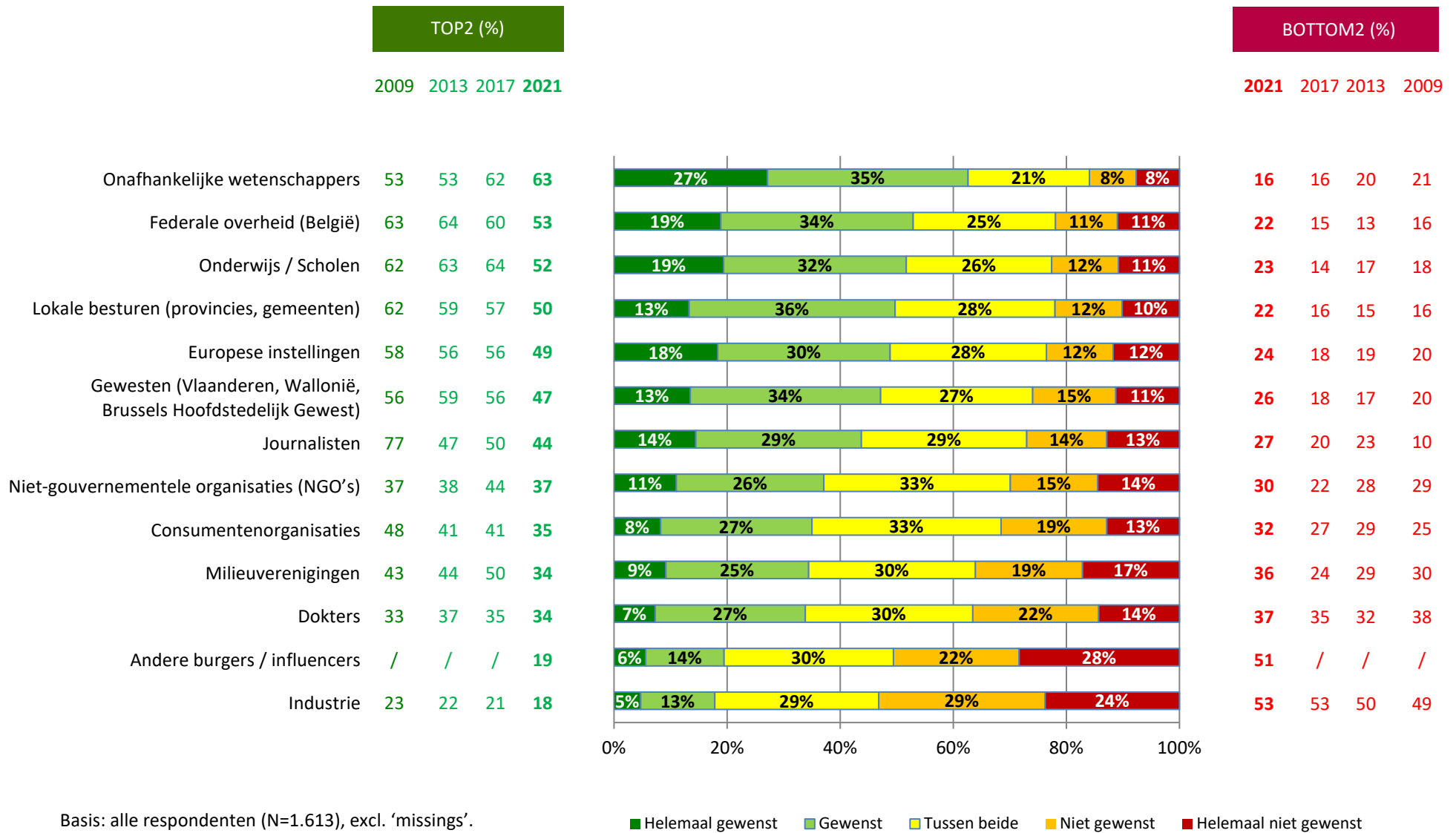
Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.

#### 3.6.1.4 BRONNEN VAN INFORMATIE

Uit het voorgaande kunnen we besluiten welke informatiekanalen best gebruikt worden om informatie over klimaatverandering te verspreiden en in welke mate de respondenten geïnteresseerd zijn in het ontvangen van informatie. Bijkomend stelden we de vraag in welke mate men informatie wenst te ontvangen van bepaalde personen als journalisten of organisaties zoals milieuverenigingen.

Uit de resultaten blijkt dat de wetenschappers, samen met de overheden, een zeer gewenste en dus ook geschikte bron van informatie zijn. De Belgen wensen in de eerste plaats informatie van onafhankelijk wetenschappers (63%), de federale overheid (53%) en het onderwijs (52%). De industrie is opnieuw de laatste bron (18%) waar men zijn oor te luisteren zou leggen om betrouwbare informatie over de klimaatverandering te vinden. Opvallend is wel de afname van het aantal respondenten dat voor de meeste bronnen aangeeft dat hun informatie (helemaal) gewenst is, wat hand in hand gaat met een gelijkaardige toename van het aantal respondenten dat aangeeft dat hun informatie (helemaal) niet gewenst is.

Figuur 50 – Vraag 11: In welke mate wenst u informatie met betrekking tot klimaatverandering te ontvangen van volgende bronnen?



Basis: alle respondenten (N=1.613), excl. 'missings'.



Niet iedereen wenst langs dezelfde weg informatie over klimaatverandering te ontvangen. Zo geven mannen vaker dan vrouwen aan dat ze geïnformeerd willen worden door onafhankelijke wetenschappers, terwijl vrouwen vaker dan mannen informatie via de lokale besturen willen ontvangen.

De verschillen tussen de regio's zijn zeer eenduidig: ongeacht de bron wensen Vlamingen minder dan Walen en nog minder dan Brusselaars informatie te ontvangen over klimaatverandering. Enkel voor de bronnen dokters, onafhankelijke wetenschappers, de federale overheid en Europese instellingen zijn er geen verschillen tussen Vlamingen en Walen, wel met de Brusselaars. Deze laatste wensen meer dan Vlamingen en Walen informatie van niet-gouvernementele organisaties, de gewesten en andere burgers/influencers.

Jongere respondenten verkiezen vaker het onderwijs, dokters, consumentenorganisaties en andere burgers/influencers als informatiebron, terwijl oudere respondenten de voorkeur geven aan onafhankelijke wetenschappers, de federale overheid en journalisten.

In vergelijking met lager opgeleide Belgen wensen hoger opgeleide Belgen vaker informatie over klimaatverandering te verkrijgen via de meeste kanalen, gaande van de federale overheid en milieuverenigingen over NGO's tot journalisten. Lager opgeleide Belgen vallen bijgevolg op doordat ze het minst vragende partij zijn voor informatie.

## 4. Besluiten

De federale Dienst Klimaatverandering wenste via een (herhaling van) een publieke enquête<sup>11</sup> meer inzicht te bekomen over de kennis van het Belgische grote publiek met betrekking tot de klimaatproblematiek, de subjectieve interpretatie hiervan en de persoonlijke houding en bereidheid er zelf iets aan te doen. Bovendien werd getracht inzicht te krijgen in de evolutie (ten opzichte van 2005/2009/2013/2017) met betrekking tot deze aspecten.

### *De attitude ten aanzien van klimaatverandering*

⇒ **Het milieu is een belangrijke bron van bezorgdheid voor de Belgen.**

Uit dit klimaatonderzoek blijkt dat de Belgen zich – net zoals tijdens de voorgaande edities van de enquête – zich zorgen maken over het milieu. Driekwart van de respondenten geeft aan hierover bezorgd of heel bezorgd te zijn, zij het dat dit het laagste cijfer ooit is. Gezondheid is misschien niet geheel onverwacht in de Corona-herfst van 2021 van plaats drie naar plaats twee opgeschoven.

⇒ **Acht op tien Belgen zijn - over alle leeftijdsgroepen heen - (zeer) bezorgd over de klimaatverandering.**

Klimaatverandering geeft bij bijna acht Belgen op tien - identiek aan 2017 - aanleiding tot bezorgdheid. Een opmerkelijke vaststelling is dat de bezorgdheid over milieugebonden problemen leeftijdsgebonden is (de oudere generaties zijn meer bezorgd dan de jongeren), maar dat dit niet geldt voor de klimaatverandering, waar we een hoge bezorgdheid zien over alle leeftijdsgroepen heen.

### *De kennis met betrekking tot klimaatverandering*

⇒ **Klimaatverandering is wel degelijk een probleem.**

Acht Belgen op tien zijn het oneens met de (iетwat provocerende en foutieve) stellingen dat er geen klimaatverandering is en dat klimaatverandering een verschijnsel is dat zich enkel zeer lokaal voordoet. Beide zijn identiek aan 2017. Identiek aan 2017 is ook dat acht Belgen op tien vinden dat klimaatverandering een verschijnsel is dat zich globaal voordoet, dat de effecten ervan al elders merkbaar zijn en dat deze problematiek dan ook een dringende aanpak verdient. Daarnaast vindt iets meer dan de helft dat klimaatverandering kan worden tegengehouden door onze manier van leven te veranderen. Dit is een lichte daling (- 5%) in vergelijking met 2017.

⇒ **De rol van de gezinnen wordt onderschat.**

We stellen vast dat veel Belgen eerder “andere sectoren” (de industrie, het vracht- en het personenvervoer) met de vinger wijzen als oorzaak voor de klimaatproblematiek dan zichzelf. In vergelijking met deze drie sectoren vindt de Belg dat er slechts een beperkte invloed is van de gezinnen op klimaatverandering en is het volgens hen slechts in beperkte mate aan de gezinnen om inspanningen te leveren om klimaatverandering tegen te gaan. Ten opzichte van de vorige edities zien we echter wel dat de invloed die men de gezinnen en het personenvervoer toekent, daalt, alsook wat betreft de inspanningen die zij dienen te leveren.

<sup>11</sup> Deze enquête werd uitgevoerd in de herfst van 2021 aan de hand van een schriftelijke bevraging bij 1.613 Belgen.

⇒ **De menselijke activiteiten met directe impact op het klimaat zijn goed gekend, maar de meer indirecte (verwarming, elektriciteitsverbruik en voeding) zijn beduidend minder goed gekend.**

De grote tot overgrote meerderheid van de Belgen weet dat de activiteiten van de industrie, het gebruik van auto's, het nemen van vliegtuigen, de ontbossing en het zeetransport met vrachtschepen een (heel) grote impact hebben op het klimaat. Het verwarmen van huizen wordt slechts door iets meer dan één Belg op twee als oorzaak van klimaatverandering aangeduid en bijna de helft van de Belgen schrijft een invloed toe aan het gebruik van elektriciteit, het gebruik van spuitbussen of het eten van vlees en van exotisch fruit en groenten. De verschillen met 2017 zijn eerder beperkt. Het produceren van afval en het aankoopgedrag (twee nieuw aangeboden aspecten) hebben voor resp. 71 en 57% van de Belgen een (heel) grote impact op het klimaat.

⇒ **De gevolgen van klimaatverandering zijn steeds beter gekend, maar de geografische verspreiding ervan is dat veel minder.**

De Belg kent bijzonder goed de directe gevolgen van klimaatverandering zoals bv. - en in die volgorde - het afsmelten van gletsjers, meer hittegolven, het afsmelten van de ijskap in het noorden, de verhoging van de zeespiegel, meer orkanen en stormen, veranderde neerslag of het effect op de biodiversiteit; telkens min of meer vergelijkbaar met 2017. Voor een kwart van de respondenten is er een impact op de verspreiding van ziekten als malaria en gele koorts in onze streken. Voor twee op drie heeft klimaatverandering een effect op migratie (nieuw in 2021). Zes op tien denkt foutief dat de klimaatverandering meer tsunami's tot gevolg heeft.

Negen Belgen op tien geven aan dat de oorzaak van klimaatverandering hoofdzakelijk te vinden is in de Westerse industrielanden of in de nieuwe opkomende industrielanden (zeven op tien in 2017). Twee op drie meent dat het de ontwikkelingslanden zijn die de impact het sterkst zullen voelen (de helft in 2017). Er dient wel opgemerkt dat in 2021 de antwoordmogelijkheid 'alle landen in dezelfde mate' niet meer aangeboden werd.

⇒ **Een meerderheid van de Belgen vindt zichzelf redelijk goed geïnformeerd.**

De Belg geeft zichzelf een gemiddelde score van 6,4 op 10 (2017 = 6,3) voor wat betreft de mate waarin hij/zij geïnformeerd is over de klimaatproblematiek.

⇒ **De kennis over de financiële steun van de overheid voor investeringen in energiebesparende technieken is behoorlijk tot goed.**

De Belgen zijn redelijk tot zeer goed op de hoogte van de belastingvermindering of premies die ze kunnen ontvangen van de overheid bij wijze van financiële steun voor investeringen in een aantal energiebesparende technieken. Het best bekend zijn de steunmaatregelen voor isolatie en zonnepanelen (zonnepanelen zijn de 1<sup>e</sup> maal bevraagd in 2021). Twee op drie zijn ook op de hoogte van de verlaagde BTW voor renovatie en sloop/heropbouw (ook de 1<sup>e</sup> maal bevraagd in 2021). De financiële steun voor hybride of 100% elektrische wagens verliest veel aan bekendheid en valt terug tot 37% (68% in 2017).

## **Het gedrag met betrekking tot klimaatverandering**

⇒ **De Belg vertoont een vrij milieuvriendelijk gedrag op het vlak van zijn huishouden, woning en aankopen, maar boekt op dit vlak geen verdere vooruitgang meer. De intenties voor verdere verbetering zijn er echter wel. Op het vlak van de verplaatsingen zijn de resultaten minder positief.**

Het milieuvriendelijk gedrag uit zich het sterkst in het **huishouden** (bv. afval sorteren of zuinig omspringen met water). Minder dan de helft van de ondervraagden gebruiken/kopen ook tweedehandsproducten, verkiezen producten met een milieulabel, kopen regelmatig producten uit de biologische landbouw of gebruiken regenwater in het huishouden. Mogen we echter afgaan op de uitgesproken intenties, dan zal in de nabije toekomst telkens meer dan de helft van de Belgen op dit vlak zijn/haar gedrag wijzigen.

In de **woning** neemt een ruime meerderheid tal van initiatieven om het energieverbruik door verlichting, verwarming en huishoudelektro zo laag mogelijk te houden. Maar zowel het gebruik van zonne-energie als het overschakelen op een warmtepomp of een warmtenet - waar de grootste energiewinsten te rapen vallen - scoren nog vrij laag, zij het dat er een sterke intentie bestaat om hiervan in de nabije toekomst verder werk te maken. Het aantal respondenten dat aangeeft groene stroom te gebruiken is in de loop der jaren voortdurend gestegen en bedraagt nu 50%.

Op het vlak van hun **verplaatsingen** zijn de Belgen even of net iets minder milieubewust dan in 2017: dat zien we aan de scores voor de rijstijl en voor de aankoop van een nieuwe wagen. Ook op het vlak van de keuze van de vervoerswijze handelt men minder milieubewust: want slechts een minderheid van de ondervraagden gebruikt regelmatig het openbaar vervoer of maakt gebruik van carpooling (deze vaststellingen zijn mogelijk toe te schrijven aan de COVID-pandemie) of vermijdt het vliegtuig om op vakantie te gaan (wel + 10% in vergelijking met 2017). Het belangrijkste vervoermiddel is met voorsprong de wagen (incl. moto en bromfiets): zeven op tien Belgen gebruiken de wagen minstens geregeld en dit met 'werk/studie' als belangrijkste verplaatsingsmotief. De fiets (incl. step) volgt op de tweede plaats, het openbaar vervoer op de laatste plaats. Wanneer de verplaatsing met de trein niet meer mogelijk zou zijn, dan zouden twee op de drie treinreizigers vooral de wagen (incl. moto) nemen.

Kanttekening is echter wel dat de intenties uitgesproken in 2017 wat betreft het milieuvriendelijk gedrag (mobiliteit én huishouden én woning) niet of helemaal niet zijn waargemaakt.

⇒ **Het gebruik van financiële overheidssteun voor investeringen blijft op het niveau van 2017.**

Telkens ongeveer een kwart tot een vijfde van de Belgen heeft anno 2021 al gebruik gemaakt van financiële steun voor isolatie, zonnepanelen en een condensatieketel.

⇒ **De Belg hecht bij zijn aankopen en investeringen vrij veel belang aan het energieverbruik.**

Bij de aankoop van een auto of wasmachine, droogkast of vaatwasser primeert nog steeds het energieverbruik, al is dit voor dit huishoudelektro iets minder dan in 2017. Bij de aankoop van een koelkast of diepvriezer of voor de verwarming van de woning staat prijs bovenaan, met ook een terugval voor het aspect energieverbruik in vergelijking met 2017.

⇒ **Een minderheid van de Belgen is tevreden met de eigen initiatieven en met de acties van de overheid.**

In lijn met de vaststelling dat er nog ruimte is voor een meer milieubewust gedrag, vindt slechts één derde van de Belgen dat hij/zij voldoende initiatieven neemt om klimaatverandering tegen te gaan. Dit is hetzelfde cijfer als in 2017. Ook slechts één derde vindt dat hij/zij voldoende initiatieven neemt om zich aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering, een aspect dat nu voor de eerste maal bevroegd werd. Nog minder

tevreden is men over de acties van de overheid om klimaatverandering tegen te gaan of om onze samenleving aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering.

### ***Het klimaatbeleid***

⇒ **Voor een belangrijk deel van de Belgische kiezers zullen standpunten met betrekking tot het probleem van klimaatverandering een invloed hebben op het stemgedrag.**

De helft van de respondenten – identiek aan 2017 - geeft aan bij een volgende verkiezing “zeker rekening te houden” met de standpunten van de partijen op het klimaatvlak.

⇒ **De Europese Unie – en ook België binnen de Europese Unie – moet een voortrekkersrol spelen op het vlak van het klimaatbeleid en ook van de Belgische overheid verwacht men maatregelen, acties en wetgevend werk.**

Over het algemeen bestaat er weinig eensgezindheid onder de Belgen met betrekking tot het internationaal klimaatbeleid. Toch gaan twee Belgen op drie akkoord met de stelling dat de Europese Unie een voortrekkersrol moet spelen in het nemen van maatregelen om klimaatverandering tegen te gaan. 44% vindt dat België binnen de EU het voortouw moeten nemen. Dit is grosso modo vergelijkbaar met 2017.

Bovendien menen meer dan twee Belgen op drie dat binnen België de verschillende overheden meer moeten samenwerken op het vlak van klimaatbeleid. Daarnaast vindt de helft – soms iets meer – dat de rol van de federale overheid in het coördineren van het Belgische klimaatbeleid moet worden versterkt, dat er een ‘Raad van wijzen’ moet komen die de overheid moet adviseren, dat de overheden voor het uitwerken van hun klimaatbeleid meer de mening moeten vragen aan burgers en organisaties, dat er een wet moet komen die de doelstellingen, het kader en de instrumenten voor het Belgische klimaatbeleid vastlegt of ook nog dat de bescherming van het klimaat in de grondwet moet opgenomen worden.

Van de overheid verwacht men in de eerste plaats het geven van premies voor producten of activiteiten die het klimaat minder of niet in de hand werken. De meerderheid vindt dat de overheid echter ook producten moet verbieden, meer informatie moet verstrekken die een correcte keuze mogelijk maakt, of de wetgeving moet verstrengen. Belastingen heffen op producten die de klimaatverandering in de hand werken, kent wat minder medestanders.

⇒ **Een meerderheid van de Belgen onderschrijft over het algemeen de doelstelling dat Europa tegen 2050 klimaatneutraal wil worden.**

Ongeveer zes op de tien ondervraagden gaan akkoord met de stelling dat België maar ook Europa in zijn geheel tegen 2050 klimaatneutraal moeten zijn en dat tegen 2050 onze samenleving en economie volledig klimaatweerbear moet zijn. Dit impliceert voor hen dat de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 in België en in Europa met 55% moet verminderen in vergelijking met 1990. De wijze waarop Europa dit dient te realiseren, wordt verdeeld onthaald.

Volgens zes op de tien respondenten moet voor een dergelijke transitie een Belgische langetermijnstrategie ontwikkeld worden, en is een dergelijke omschakeling enkel mogelijk wanneer overheden en de privésector samenwerken. Zes op tien Belgen zijn er ook mee akkoord dat naast maatregelen om de uitstoot te beperken er tegelijk ook initiatieven zullen genomen moeten worden om ons aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering.

Telkens gaat slechts een zeer kleine minderheid hier niet mee akkoord. Wat de positieve en negatieve effecten ervan op de werkgelegenheid betreft, zijn de meningen verdeeld, met iets meer ondervraagden die

denken dat dit een positief effect heeft dan personen die denken dat dit een negatief effect heeft. Hetzelfde zien we wat betreft het effect van de maatregelen op de Belgische economie. De helft is ermee akkoord dat

de transitie naar een klimaatneutrale economie gepaard zal moeten gaan met een reorganisatie van onze economie. Een niet onaanzienlijk deel van de bevraagde Belgen (soms bijna tot één derde !) heeft evenwel geen mening over sommige voorgelegde uitspraken over een dergelijke transitie.

⇒ **De inkomsten van het Europese emissiehandelssysteem dat vanaf 2026 ook voor gezinnen en kleine bedrijven van toepassing is, moeten op de eerste plaats naar de gezinnen terugvloeien.**

Twee op drie Belgen zien de inkomsten van het Europese emissiehandelssysteem graag terugvloeien naar de gezinnen om hen te ondersteunen voor de nodige investeringen om hun uitstoot te verlagen. Telkens ongeveer drie op vijf zou graag willen dat inkomsten worden gebruikt om het land weerbaar te maken tegen de klimaatrisico's en voor het financieren van het openbaar vervoer. Het ondersteunen van klimaattacties in ontwikkelingslanden of het ondersteunen van technologische innovatie door grote bedrijven en van grootverbruikers van elektriciteit kunnen daarentegen op minder begrip rekenen.

⇒ **In een koolstofarme maatschappij moet de energieopwekking voor 100% afkomstig zijn van hernieuwbare bronnen, maar er wordt opnieuw een grotere rol toebedeeld aan kernenergie.**

Iets meer dan de helft van Belgen menen dat – om een klimaatneutrale maatschappij mogelijk te maken – de energieopwekking voor 100% door middel van hernieuwbare bronnen (wind- en zonne-energie) moet gebeuren. Eén op drie is ermee akkoord dat de energieopwekking meer gebruik moet maken van kernenergie dan nu het geval is. Dit is wel dubbel zoveel als in 2017, met nu ook meer voorstanders dan tegenstanders. Slechts één op zes vindt dat de energieopwekking moet gebeuren op basis van steenkool in combinatie met de opvang en opslag van de uitgestoten CO<sub>2</sub>. Deze stelling krijgt wel veel tegenstanders (48%).

⇒ **Het draagvlak voor maatregelen die een extra financiële tegemoetkoming vragen van de geïndustrialiseerde landen, is momenteel eerder klein.**

Slechts ongeveer de helft van de ondervraagden gaat er telkens mee akkoord dat :

- de rijke industrielanden de grootste inspanningen moeten leveren;
- alle landen inspanningen moeten leveren, rekening houdend met hun financiële draagkracht;
- de geïndustrialiseerde landen de ontwikkelingslanden financieel moeten steunen om de geleden schade te compenseren.

⇒ **Ook maatregelen die een extra financiële inspanning van het individu vragen, kunnen op relatief weinig voorstanders rekenen, met uitzondering van een CO<sub>2</sub>-taks op vliegtuigtickets waar de situatie aan het keren is.**

De Belg is nog meer terughoudend wanneer het erop aankomt zelf een financiële bijdrage te leveren om de klimaatproblematiek te verhelpen:

- vijf Belgen op tien (drie op tien in 2013 en vier op tien in 2017) zijn bereid een CO<sub>2</sub>-taks op vliegtuigtickets te betalen terwijl er een kwart tegen is (vijf op tien in 2013 en vier op tien in 2017);
- drie Belgen op tien (één op drie in 2017) is bereid om enkele procenten meer te betalen voor elektriciteit, gas, stookolie of steenkool en voor benzine of diesel om de gevolgen van het verbruik op het klimaat te helpen bestrijden, terwijl bijna de helft tegen is.

De opbrengst hiervan moet op de eerste plaats dienen om het klimaatbeleid in eigen land te versterken.

Een Europese taks op financiële verrichtingen of een federale fiscale hervorming van lasten op arbeid naar een taks op de uitstoot van broeikasgassen ten gevolge van het gebruik van fossiele brandstoffen, kunnen slechts een minderheid van één derde van de Belgen bekoren.

### ***Informatie en communicatie***

⇒ **Passieve informatiegaring gebeurt zowel via de traditionele media (kranten en radio) als via internet, maar voor het actief opzoeken van informatie scoort internet het hoogst.**

Het belang van internet als kanaal waarmee men informatie ontvangt is sinds 2017 aanzienlijk toegenomen (van 38 naar 51%). Internet staat ook bovenaan als kanaal om actief naar informatie op zoek te gaan. Het gebruik van de sociale media is het grootst bij de jongeren en neemt gradueel af met toenemende leeftijd

⇒ **De Belg wenst in de eerste plaats geïnformeerd te worden door de verschillende overheden en door onafhankelijke wetenschappers.**

De helft van de Belgen is geïnteresseerd om informatie met betrekking tot klimaatverandering te ontvangen. Hiervoor zijn wetenschappers samen met de overheden de vaakst gewenste informatiebron. Informatie uit de industrie of via andere burgers/influencers kan maar weinigen bekoren.