

Klimaatverandering heeft meer urgentie gekregen door corona



Inhoudsopgave

Analyse: Nederlander pleit voor behoud schone lucht, ook na corona

3

Verantwoording

10

De cijfers achter de analyse

- » Figuur 1: Waar maakt u zich zorgen over rondom corona en klimaat?
 - » Figuur 2: Stellingen over het behoud van de luchtkwaliteit
 - » Figuur 3: Bent u bereid uw reisgedrag aan te passen?
 - » Figuur 4: Reden om de auto te laten staan
 - » Figuur 5: Reden om minder te vliegen
 - » Figuur 6: Wat heeft u tijdens de coronacrisis qua consumptie anders gedaan en wat zou u willen vasthouden?
 - » Figuur 7: In hoeverre bent u het eens met de volgende uitspraken?
 - » Figuur 8: Wat moet de overheid zo snel mogelijk, op de middellange termijn en op de lange termijn aanpakken?
 - » Figuur 9: Leven we in een egosysteem of een ecosysteem? 6
-

Colofon

11



Nederlander pleit voor behoud schone lucht, ook na corona

Nederlanders willen de schonere lucht die door het stilleggen van grote delen van de economie is ontstaan graag behouden. Uit een representatieve steekproef van ABN AMRO en Ipsos blijkt dat ruim 71 procent van de ondervraagden de positieve effecten op het klimaat die voortkomen uit de coronacrisis wil vasthouden. Bijna de helft is zelfs bereid daar het eigen reisgedrag op aan te passen. Bewust minder vliegen hoort daar ook bij.

Niet eerder gaven zoveel mensen aan dat het klimaat belangrijk is en daar zelf ook naar te willen handelen. Tijdens een enquête van ABN AMRO in maart vorig jaar gaf eveneens een overgrote meerderheid van de ondervraagde Nederlanders aan klimaatverandering belangrijk te vinden, maar het dagelijkse auto- en vliegvervoer was toen voor slechts een kwart van hen iets om over na te denken. Nu stelt meer dan 76 procent van de autobezitters minder gebruik te willen maken van de auto en bijna 78 procent gaat minder vliegreizen maken voor privédoeleinden. Belangrijkste reden: het klimaat.

Met deze resultaten lijkt een keerpunt te zijn ontstaan in de overgang van een niet-duurzame samenleving naar een duurzame, hoewel 68 procent zich nog wel afvraagt of de positieve gevolgen van de coronacrisis ook daadwerkelijk kunnen worden behouden. Zij achten het niet realistisch. Wat daarbij opvalt is dat waar voorheen kosten en gemak de overhand hadden bij de consumenten keuzes die ze maakten, nu vooral het klimaat de prioriteit heeft bij de keuze de auto te laten staan of minder te vliegen. Meer dan 41 procent wil dan ook niet te lang wachten en ziet het liefst dat klimaatverandering door de overheid gelijktijdig met de bestrijding van het coronavirus wordt aangepakt.

Lichtpuntje

De coronapandemie is een uitbraak met ongekeerde persoonlijke, maatschappelijke en economische gevolgen. Echter, een van de bijvangsten is dat de luchtkwaliteit sinds de 'lockdown' is verbeterd. In Nederland bedraagt de afname van CO₂ volgens het KNMI 20 tot 60 procent. Dat deze marge zo breed is, komt door de onzekerheden in de periode waarin wordt gemeten. NASA deed een meting boven de Chinese stad Wuhan, waar het virus aanvankelijk is uitgebroken, en kwam tot dezelfde conclusie: de lucht bevat ook daar fors minder CO₂ door de lockdown. Minder reizen is een belangrijke oorzaak van deze verminderde uitstoot.

De vraag die hierbij opkomt is of de Nederlandse bevolking, het bedrijfsleven en de overheid straks bereid en in staat zijn om afstand te doen van oude gewoontes en het radicaal anders te doen, ten gunste van het klimaat. Zodra de coronamaatregelen van de regering worden ingetrokken, moeten keuzes worden gemaakt over waar eerst in wordt geïnvesteerd. Veel bedrijven hebben maanden op slot gezeten en zullen zo snel mogelijk hun vertrouwde verdienmodel willen voortzetten. Om net nu een duurzame koers in te zetten heeft voor hen geen prioriteit. Economisch herstel is voor de geëquëteerden dan ook nu belangrijker dan klimaat, maar klimaat volgt wel direct daarna.



Daarom staat 54 procent er achter dat de overheid aan bedrijven eisen aan verduurzaming stelt in ruil voor financiële steun. Banken die bedrijven met kredieten steunen, mogen hetzelfde doen, hoewel de animo hiervoor met 42 procent iets lager ligt. De gedachte die hieraan ten grondslag ligt, is dat bedrijven met een duurzaam verdienmodel een hogere overlevingskans hebben. Van de ondervraagden die zich veel zorgen maken over het klimaat vindt 83 procent dan ook dat duurzaamheid hoog op de politiek agenda moet komen te staan, juist nu de samenleving toch opnieuw moet worden vormgegeven. Van alle ondervraagden is 56 procent het met deze stelling eens. Gesuggereerd wordt om onder meer schoner vervoer en thuiswerken te stimuleren, de luchtvaart te beperken en te investeren in groene energie.

Klimaatdoelen

De bereidheid om samen de klimaatverandering tegen te gaan en daar het gedrag op af te stemmen, geeft de overheid handvatten de klimaatdoelen te halen. Voor het uitbreken van de coronapandemie leek die ambitie spaak te lopen. In januari 2019 oordeelde het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat het kabinet de verplichte CO₂-reductie van 25 procent in 2020 ten opzichte van 1990 "waarschijnlijk" niet gaat halen. Later dat jaar gaf het PBL ook een onvoldoende voor het klimaatakkoord, omdat het de geplande CO₂-reductie van 49 procent in 2030 hiermee onhaalbaar achtte.

De Raad van State (RvS) stelde daar eind oktober bovenop dat de stikstofuitstoot moet worden verminderd. De overheid had de zaken te lang op zijn beloop gelaten. De RvS stelde dat de overheid een onevenwichtig beleid had gevoerd en onvoldoende hervormingen had doorgevoerd. Het kabinet hanteerde bij het behalen van de klimaatdoelen volgens het hoogste adviesorgaan van de regering, een "veelheid aan losse maatregelen", waar een "herordening van productie en consumptie in alle sectoren" nodig was. Dit vraagt om een "samenhangend pakket aan wetgeving, om ingrijpende veranderingen van de structuur van de economie en om innovatie op systeemniveau".

Het gevolg was dat na de uitspraak van de RvS op stel en sprong maatregelen moesten worden genomen. Vanwege de haast deden deze de ondernemers en werknemers pijn. Van de een op de andere dag werd een rem gezet op de uitgifte van vergunningen voor bouw- en infraprojecten en andere uitbreidingsinvesteringen.

Ook de agrarische sector kreeg te maken met beperkingen vanuit het kabinet om de stikstofuitstoot tegen te gaan, zodat veel boeren hun geplande uitbreidingen niet meer konden uitvoeren. Hieruit volgden massale protesten van bouwondernemers en boeren op het Haagse Malieveld.

Gezondheid

Minister-president Mark Rutte zei dat hij niet eerder zo'n heftige crisis had meegemaakt als die omtrent stikstof. De coronapandemie was toen nog niet in beeld. Corona heeft de wereld op zijn kop gezet, maar het heeft tegelijkertijd mensen bewuster gemaakt van de waarde van gezondheid en van het klimaat, zo blijkt uit dit onderzoek van ABN AMRO en Ipsos. Hoewel nog niet wetenschappelijk is bewezen dat er een link is tussen corona en klimaatverandering, zegt 36 procent dat de corona-uitbraak een wake-up call is om zuiniger om te gaan met het klimaat. Hiermee lijkt het moment aangebroken waarop meer mensen dan voorheen open staan voor milieumaatregelen. De overheid en het bedrijfsleven zouden dit moment moeten aangrijpen om de CO₂-reductie van 49 procent in 2030 te halen.



Ook de behoefte aan een maatschappij waarin burgers oog hebben voor elkaar en de huidige problemen samen oppakken, lijkt groter. Van de Nederlanders vindt 85 procent dat de samenleving zich tot dusver vooral kenmerkt als een 'egosysteem', waarin de nadruk ligt op aandeelhouderswaarde en persoonlijk gewin. Een grote meerderheid van 80 procent ziet dit graag veranderen in een ecosysteem, waarbij naast persoonlijk en financieel gewin ook om elkaars welzijn wordt gegeven. Bijna de helft van de ondervraagden is echter wel sceptisch over de haalbaarheid van die verschuiving naar een ecosysteem.

De overheid zal op zoek moeten naar een meer geleidelijk en evenwichtig beleid waarmee de sociaal-maatschappelijke en economische nevenschade kan worden beperkt. Een lokaal voorbeeld is de aanpak van Amsterdam bij de overgang naar volledig elektrisch vervoer. Bij de lancering in mei vorig jaar was hier kritiek op, omdat veel bedrijven nog niet beschikken over elektrische auto's en ondernemers extra kosten moeten maken om er een aan te schaffen. Maar die kritiek verstomde na een tijdje. De gemeente bood een duidelijk tijdspad en beloofde financiële steun aan gedupeerden die de kosten niet kunnen dragen.

Minder vliegen

Een positieve bijkomstigheid van de klimaattransitie is dat de burger sinds het uitbreken van de pandemie nadrukkelijk aangeeft zelf bij te willen dragen. Zo is tijdens de crisis 18 procent van de Nederlanders meer lokale producten gaan kopen. Van die groep verwacht bijna iedereen dat ook na de crisis vaker te gaan doen. De redenen die hiervoor worden genoemd is dat dit beter is voor de nationale economie en het een positieve bijdrage levert aan het klimaat. Het beperken van de vliegreizen behoort daar ook toe. Van de ondervraagden is 78 procent zeer tot enigszins bereid privé minder te vliegen en 76 procent zegt dit over het gebruik van de auto. Het klimaat staat ook bij deze afweging voorop, kosten staan op de tweede plek. Het feit dat het een gewoonte is de auto te pakken waar dat niet altijd nodig is, wordt als derde argument genoemd.

Deze ontwikkeling geeft aan dat de Nederlandse burger zich meer dan ooit bewust is van de gevolgen van klimaatverandering. Deze bewustwording lijkt door de uitbraak van corona meer te zijn aangewakkerd. In 2014 gaf de World Health Organization (WHO) aan dat de klimaatcrisis wereldwijd 25.000 levens per jaar kost.

Waterverontreiniging, ontbossing, een overmaat aan afval en droogte zijn hier onder meer de oorzaak van. Al deze zaken staan nu bovenaan de prioriteitenlijst van de Nederlander, die bovendien eist dat de politiek hier werk van maakt. Dit geeft aan dat doorgaan op de oude manier geen optie meer is.

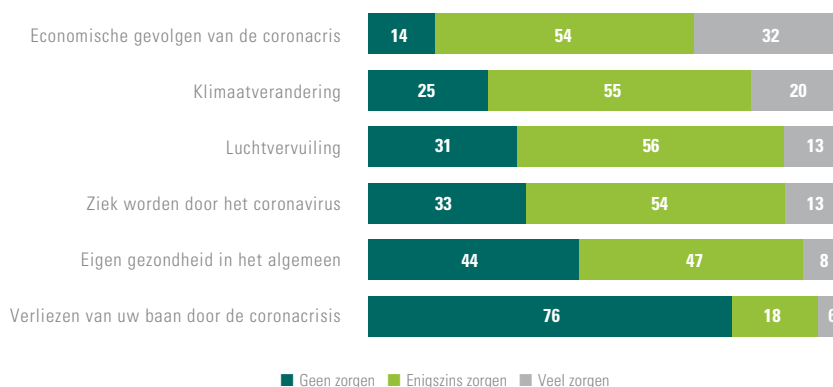


De cijfers achter de analyse

De economische gevolgen die voortkomen uit de coronacrisis baart de meeste mensen zorgen, 86 procent van de 1007 respondenten geeft dit aan. De economische gevolgen worden op de zorgenladder gevolgd door klimaatverandering en luchtvervuiling. Liefst 71 procent is dan ook van mening dat de samenleving als geheel moet proberen de positieve effecten voor het klimaat die zijn voortgekomen uit de lockdown proberen vast te houden. Daarbij moet gezegd dat er ook scepsis is over het bereiken daarvan. Lang niet iedereen verwacht dat de positieve gevolgen behouden kunnen blijven. Een groot deel, 45 procent, vindt dat de aanpak van het virus prioriteit heeft en 41 procent is juist van mening dat de bestrijding van corona en de klimaatverandering tegelijkertijd kan worden aangepakt.

Figuur 1

In hoeverre maakt u zich zorgen over: (in %)



Figuur 2

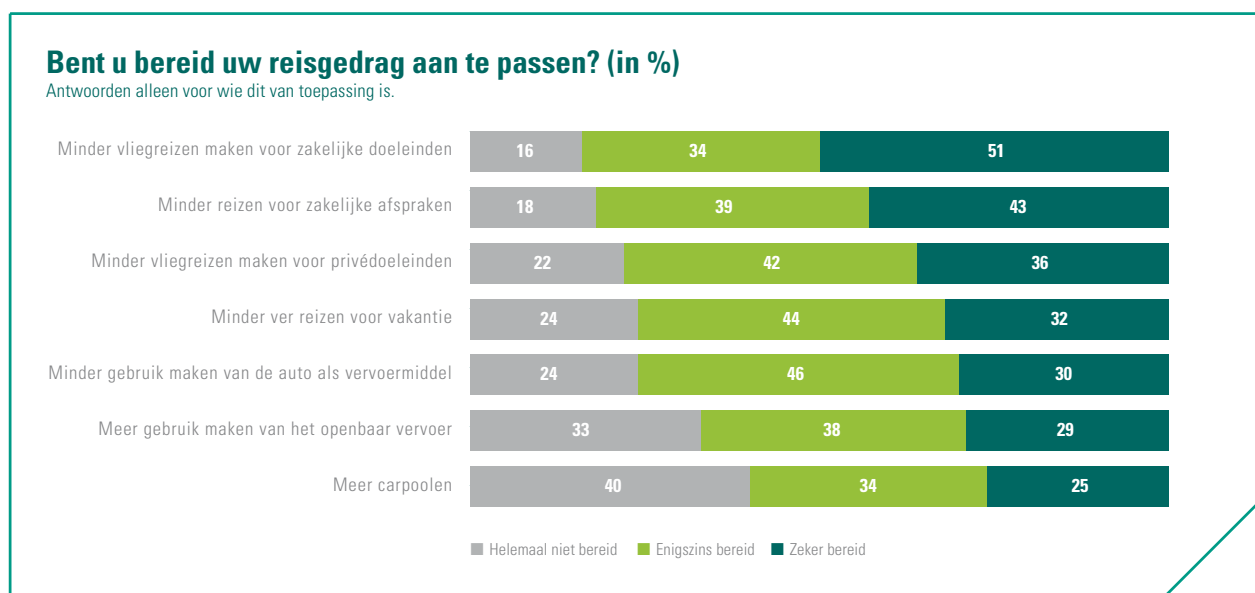
De luchtkwaliteit is door de lockdown met 20 procent tot 60 procent verbeterd, afhankelijk van de regio. In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling? (in %)



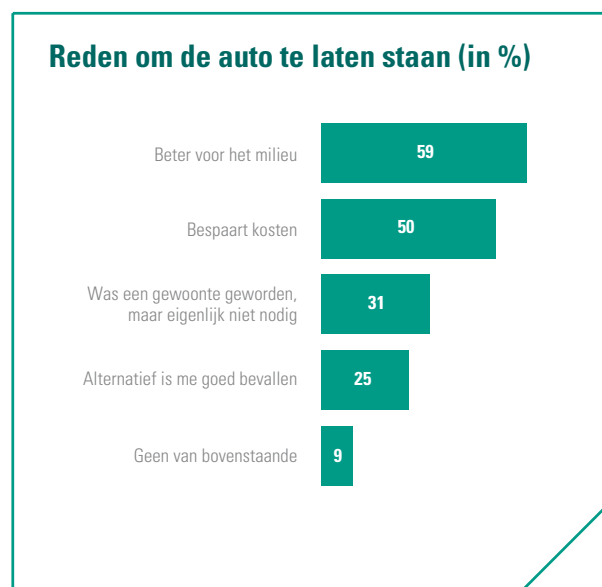
Bijna de helft van de Nederlandse burgers is bereid zijn reisgedrag aan te passen om het klimaat te sparen. Dat klimaat het eerste argument is dat in deze enquête door de reizigers wordt genoemd, is bijzonder. In eerdere onderzoeken die ABN AMRO deed prijken kosten en gemak veelal bovenaan de lijst. Kosten zijn uiteraard nog wel belangrijk bij de keuze van het reisgedrag, waarbij vooral naar goedkope alternatieven voor de auto wordt gezocht. Enkele keren wordt ook aangegeven dat de auto uit gemak wordt gepakt, ook voor kleine ritten. De lockdown heeft hier de bewustwording aangewakkerd. Aangegeven wordt namelijk dat het grootste deel van de privéactiviteiten op minder dan 15 minuten van huis plaatsvindt en dat de afstand best per fiets kan worden afgelegd.

Bij vliegen spelen de kosten minder een rol. Als wordt gevraagd waarom iemand bereid is minder te vliegen noemt 56 procent klimaat als reden en 31 procent kosten als argument. Respondenten geven aan meer duurzame alternatieven te willen kiezen, zoals de trein, onder de voorwaarde dat deze beschikbaar zijn. Van de mensen, 22 procent, die geen aanpassingen wil doen in het vlieggedrag, zegt de overgrote meerderheid dat de bestemming alleen te bereiken is met een vliegtuig. Van deze groep is 23 procent van mening dat de nadelen van het vliegen niet opwegen tegen de klimaatvoordelen.

Figuur 3



Figuur 4

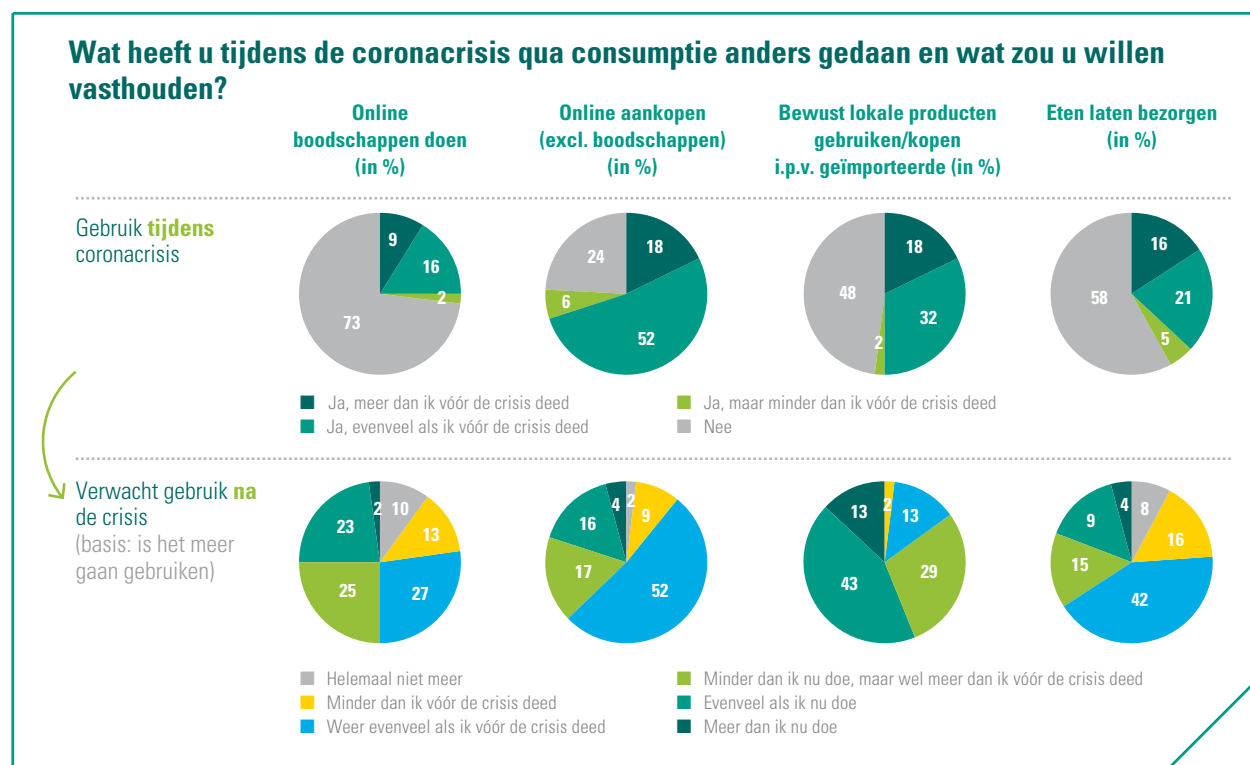


Figuur 5



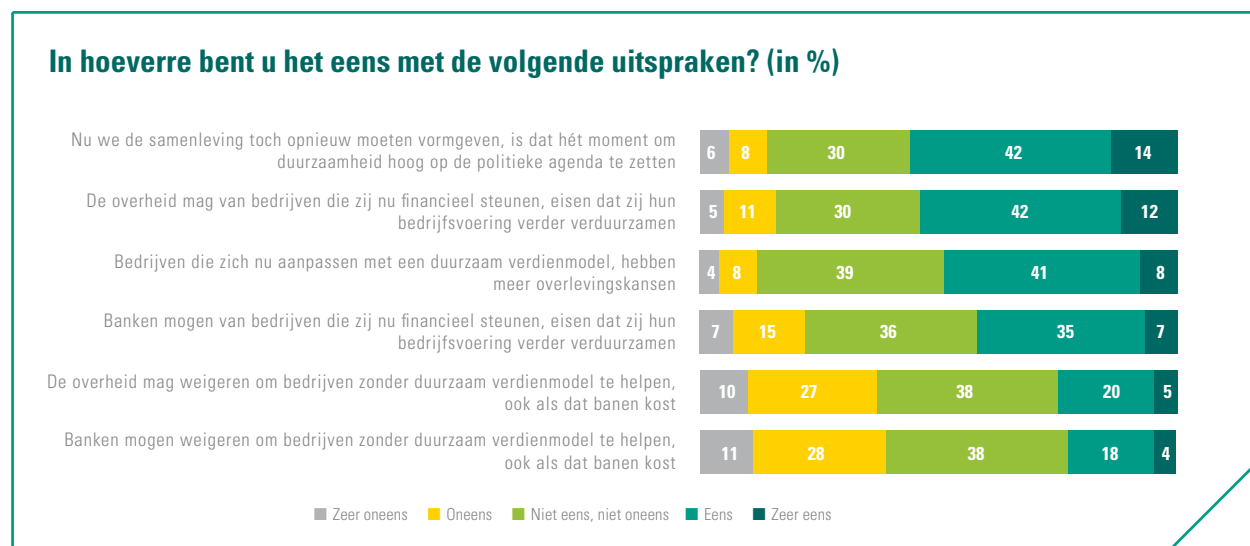
De coronacrisis heeft voor een verandering in het consumentengedrag gezorgd. Zo worden de boodschappen vaker dan voorheen online gekocht, laten mensen vaker eten bezorgen en worden meer lokale producten gekocht. Van de mensen die vaker lokaal inkopen zijn gaan doen, zegt 85 procent dit vast te willen houden. Van de groep actievare kopers van lokale producten zegt 80 procent dit te doen omdat het beter is voor de lokale economie en de helft noemt het milieu als reden. Wat opvalt is dat een groot deel van de mensen die sinds de crisis bepaalde aankopen voor het eerst online doet, dit na de crisis niet meer verwacht te doen. Reden om het wel te doen is het gemak dat dit biedt en de tijd die het oplevert.

Figuur 6



Diverse bedrijven krijgen tijdens de coronacrisis steun. In de media leeft de discussie of de overheid eisen mag stellen rondom dividenduitbetalingen, bonussen en een duurzame bedrijfsvoering. Van de ondervraagden vindt 54 procent het prima dat de overheid eisen stelt aan duurzaamheid in ruil voor steun. Banken mogen dit ook doen, vindt 42 procent. Deze eisen mogen echter niet ten koste gaan van banen, meent driekwart van de ondervraagden. Hiertoe behoren ook de mensen die zich zorgen maken over klimaatverandering en luchtvervuiling.

Figuur 7

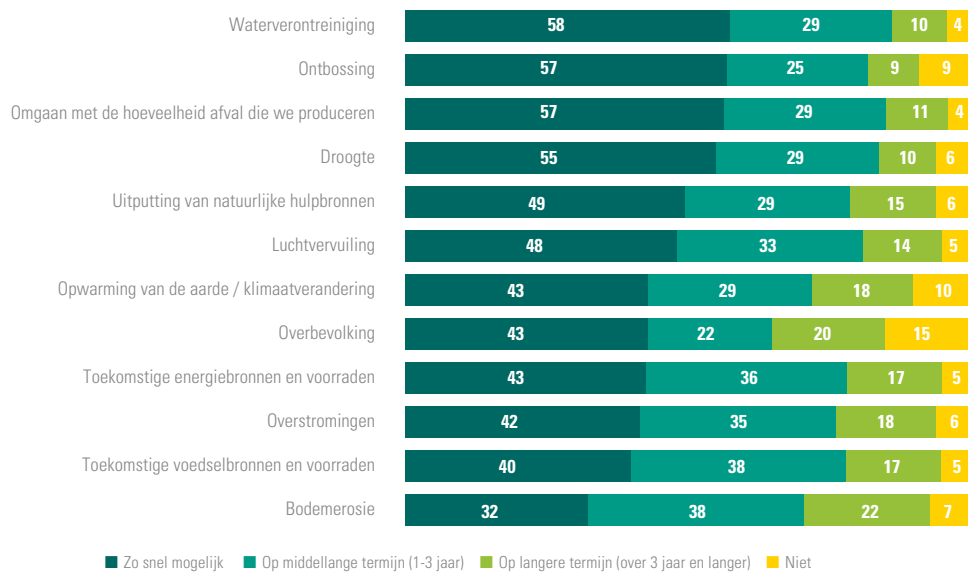


Op de vraag wat de overheid zou moeten doen om klimaatverandering gelijktijdig met de bestrijding van het coronacrisis aan te pakken komen diverse antwoorden. Een deel is van mening dat de reeds gemaakte plannen moeten worden uitgevoerd. Anderen vinden dat het bedrijfsleven moet worden gestimuleerd door bijvoorbeeld milieueisen te stellen aan bedrijven die subsidies krijgen. Ook wordt gewezen naar schoner vervoer en het beperken van de luchtvaart door onder meer het vliegen minder aantrekkelijk te maken. Gekeken naar de milieuproblemen waar de overheid zo snel mogelijk werk van moet maken, worden waterverontreiniging, ontbossing en de afvalberg als eerste genoemd.



Figuur 8

Wat moet de overheid zo snel mogelijk, op de middellange termijn en op de lange termijn aanpakken? (in %)



De behoefte aan een maatschappij waarin mensen oog hebben voor elkaar en de huidige problemen samen oppakken, lijkt groter te zijn geworden. Dit biedt een stevig fundament voor de overheid om de klimaatverandering aan te pakken. Het klimaat gaat iedereen aan en de gevolgen die voortvloeien uit de verandering maken iedereen kwetsbaar. Dit besef kan door de uitbraak van corona zijn aangewakkerd, waardoor nu de behoefte aan een ecosysteem nadrukkelijk wordt genoemd. Een groot deel van de ondervraagden geeft dan ook aan door corona meer aan zijn naasten is gaan denken; 39 procent verwacht dat de coronacrisis ervoor zorgt dat mensen blijvend meer oog voor elkaar hebben.

Figuur 9

Leven we in een egosysteem of een ecosysteem? Een **egosysteem** is een maatschappij waarin kapitalisme, aandeelhouderswaarde en individualisme voorop staat tegenover. Een **ecosysteem** is een maatschappij waarin we samen leven en zoveel mogelijk financieel als persoonlijk geven om elkaars welzijn.

In wat voor een maatschappij vindt u dat wij leefden voordat de coronacrisis begon? (in %)



Als u een keuze moet maken, in wat voor maatschappij wilt u het liefst leven? (in %)



Verantwoording

Doelgroep: Nederlanders van 18 jaar en ouder

Methode: Online onderzoek met uitnodiging via e-mail

Data: Kwantitatief

Veldwerkperiode: 8 tot en met 11 mei 2020

Netto steekproef: 1007 volledige vragenlijsten

Maximale afwijking: bij een betrouwbaarheid van 95% zal de steekproefuitkomst maximaal 5% afwijken van de werkelijke situatie (als alle Nederlanders in de doelgroep ondervraagd zouden zijn)

Colofon

Dit rapport is een uitgave van ABN AMRO.

Auteur

Franka Rolvink Couzy, Hoofd Sector Research ABN AMRO

Onderzoek

Franka Rolvink Couzy, Hoofd Sector Research ABN AMRO

Ingeborg van Dijk, Senior Marktonderzoeker ABN AMRO

Ipsos

Project

Rose-Ann Lum Chou-Maduro, Communication Strategist Sustainability Team CEO/CFO ABN AMRO

Eindredactie

Bendert Zevenbergen

Opmaak

Kollerie Reklame-advies & Promoties

Fotoverantwoording

Shutterstock

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.

©ABN AMRO, mei 2020

Naast een copyright is er sprake van een right to copy. Alleen door van elkaar te leren versnellen we de circulaire economie. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.



abnamro.nl

