Adviesrapport

Aan de slag met gedrag!

Duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk en vanzelfsprekend maken

WKR.

Inhoud

Visuele samenvatting 5

Samenvatting 6

Aanleiding 9

1 Waarom is gedragsverandering belangrijk? 11

1.1 Meer duurzaam en adaptatiegedrag is mogelijk 12

1.2 Meer duurzaam en adaptatiegedrag levert veel op 13

1.3 Meer duurzaam en adaptatiegedrag is hoognodig 14

1.4 Aan de slag met gedrag! 16

2 Waarom blijft gedragsbeleid achter? 17

2.1 Weerstand door politieke overtuigingen 18

2.2 Sterke invloed van gevestigde belangen 18

2.3 Gedragskennis staat bij de overheid aan de zijlijn 19

2.4 Gedragsbeleid wordt te smal ingevuld 20

2.5 Ontmoedigen van gedrag dat bijdraagt aan klimaatrisico's wordt in beleid uit de weg gegaan 21

2.6 Beleid werkt duurzaam en adaptatiegedrag soms tegen 22

3 Hoe ziet effectief en structureel gedragsbeleid eruit? 23

3.1 Aanbevelingen voor effectiever gedragsbeleid 24

3.2 Aanbevelingen voor structureler gedragsbeleid 24

Bijlage 1: Effectiever en structureler gedragsbeleid in de praktijk 26

Bijlage 2: geraadpleegde deskundigen 35

Bibliografie 36

Verantwoording 43

Voorwoord

Als de inwoners van Nederland duurzamer leven en zich meer aanpassen aan het veranderende klimaat, wordt de opgave om van Nederland een klimaatneutraal en klimaatbestendig land te maken waarin het prettig is om te wonen een stuk makkelijker. De verantwoordelijkheid om duurzaam leven mogelijk en normaal te maken, ligt vooral bij de overheid en het bedrijfsleven.

De overheid zal duurzaam gedrag mogelijk, aantrekkelijk en betaalbaar moeten maken. Beleid om niet-duurzame en niet-klimaatbestendige keuzes minder aantrekkelijk te maken is noodzakelijk: door die te beprijzen of soms zelfs te verbieden. Daarbovenop zullen prikkels om producten te consumeren die slecht zijn voor het klimaat moeten worden weggenomen, door het verbieden van reclames en aanbiedingen gericht op consumptie van onder meer vlees, zuivel, benzineauto's en vliegreizen.

Deze lessen uit de gedragswetenschappen zijn niet nieuw, maar toch wordt dit type beleid nog weinig gevoerd. Meer aandacht voor leefstijlbeleid in de politiek en de overheid is belangrijk. Hiervoor is het ook noodzakelijk om de invloed van partijen die belang hebben bij het in stand houden van de status quo minder invloed te geven op het beleid, en de invloed van burgers te vergroten. Met het Nationaal Burgerberaad Klimaat is daarmee een belangrijke eerste stap gezet. Ook moeten we zorgen dat kwetsbare groepen niet hard getroffen worden door leefstijlbeleid. Dat kan bijvoorbeeld door klimaatonvriendelijke producten pas meer te gaan beprijzen bij een bovengemiddeld gebruik.

Wij hopen met de inzichten in dit rapport en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen het nieuwe kabinet aan te zetten tot het voeren van leefstijlbeleid om sneller te komen tot een aantrekkelijke, klimaatneutrale en klimaatbestendige samenleving.

We danken de collega's die hard hebben gewerkt aan het advies. Dat zijn de raadsleden Linda Steg (voorzitter commissie) en Heleen de Coninck, en de stafmedewerkers Lieke Dreijerink (projectleider), Adrián Estrada, Floris Taminiau en Mathis Kampschöer (trainee).

Bij de voorbereiding van dit advies is gesproken met deskundigen en beleidsmakers. Wij danken hen voor hun tijd, kennis en suggesties.

Februari 2026

Jan Willem Erisman
Voorzitter

Ruud van den Brink
Secretaris-directeur

Aan de slag met gedrag!

Duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk en vanzelfsprekend maken

Duurzaam en adaptatiegedrag

Duurzaam gedrag leidt tot minder uitstoot van broeikasgassen, zoals de aanschaf van een warmtepomp of op vakantie met de trein i.p.v. het vliegtuig. Adaptatiegedrag verkleint risico's door klimaatverandering, zoals de tuin vergroenen.

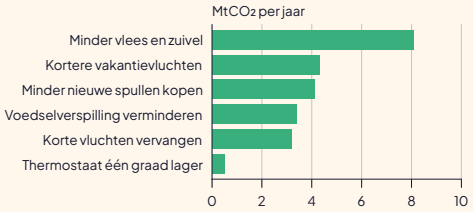
Gedragsbeleid

Beleid gericht op gedragsverandering omvat instrumenten zoals ruimtelijk beleid, subsidies, beprijzen, normeren, keuze-architectuur, en informatie en communicatie. Gedragsbeleid is dus meer dan publiekscampagnes.

Waarom is gedragsverandering belangrijk?

Gedragsbeleid levert veel op, is mogelijk en hoognodig, maar de Rijksoverheid laat deze kansen liggen.

Gedragsverandering heeft veel potentieel*



Het is mogelijk, want:

- Veel mensen maken zich zorgen en steunen klimaatbeleid
- Ze vinden dat de overheid maatregelen moet nemen
- Ze zijn bereid zelf wat te doen (onder voorwaarden)

Het levert veel op:

- Adaptatiegedrag vergroot weerbaarheid van burgers
- Voordelen voor gezondheid, natuur en de portemonnee

Het is hoognodig:

- Om klimaatdoelen te halen
- Om klimaatbestendig te worden
- Voor een gezond, veilig en leefbaar Nederland

Aanbevelingen: Effectiever gedragsbeleid

Creëer een omgeving waarin duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk, betaalbaar, aantrekkelijk en de norm is. Doe dit o.a. via ruimtelijk beleid en subsidies.

Voer beleid om gedrag te ontmoedigen dat zorgt voor een toename van klimaatrisico's. Doe dit via ruimtelijk beleid, beprijzen, normeren en informeren.

Neem contraproductieve prikkels weg die gedrag stimuleren dat bijdraagt aan klimaatrisico's, zoals fossiele subsidies en reclame.

Aanbevelingen: Structureler gedragsbeleid

Maak de invloed van gevestigde belangen transparant en perk deze in. Betrek maatschappelijke organisaties en burgers beter bij beleidsvorming.

Waarborg rechtvaardigheid in gedragsbeleid, door (meer te) beprijzen vanaf bovengemiddeld gebruik, progressieve belastingen, of compensatie.

Zet het potentieel van structureel gedragsbeleid binnen de overheid op directieniveau op de agenda en vergroot gedragskennis en capaciteit.

*Gebaseerd op een synthese van verschillende studies door TNO (2025).

WKR. wkr.nl

Samenvatting

Aan de slag met gedrag!

Veel Nederlanders vinden het klimaat belangrijk en zijn bereid om zelf bij te dragen. Maar de omgeving maakt het moeilijk om de duurzame of klimaatadaptatie keuze te maken, bijvoorbeeld doordat het onbetaalbaar is of doordat mensen van allerlei kanten gestimuleerd worden om keuzes te maken die niet duurzaam zijn of klimaatrisico's vergroten.

Er zijn veel manieren om de omgeving zo te veranderen dat mensen het duurzame en adaptatiegedrag wél kunnen vertonen. Met duurzaam gedrag bedoelen we consumptiekeuzes en -gedrag die leiden tot minder uitstoot van broeikasgassen, zoals een warmtepomp aanschaffen, tweedehands spullen kopen, of reizen met de trein. Adaptatiegedrag draait om keuzes en gedrag waardoor risico's door klimaatverandering verkleinen, zoals zonwering installeren, zandzakken plaatsen of voldoende drinken tijdens hete periodes. De Rijksoverheid kan burgers er met beleid toe in staat stellen om dit gedrag te vertonen (gedragsbeleid), maar dit vergt andere (combinaties van) beleidsinstrumenten dan die nu worden ingezet.

Gedragsbeleid komt niet goed van de grond door weerstand vanwege politieke overtuigingen en gevestigde belangen. Hoewel gedragsbeleid mensen weerbaarder kan maken tegen klimaatverandering en meer keuzevrijheid kan geven om te handelen in overeenstemming met wat ze belangrijk vinden, zoals duurzaamheid en gezondheid, wordt vaak gesteld dat gedragsbeleid de keuzevrijheid inperkt. Op een aantal onderwerpen is gedragsbeleid voor sommigen daarom bijna onbespreekbaar. Tegelijkertijd laat de overheid toe dat commerciële partijen het gedrag van burgers voortdurend beïnvloeden door bijvoorbeeld reclames. Dergelijke partijen hebben er belang bij dat mensen niet-duurzaam gedrag vertonen, zoals veel consumeren en veel fossiele brandstoffen gebruiken. In het algemeen hebben gevestigde partijen, vooral uit het bedrijfsleven, een luide stem in het publieke debat, en veel interactie met de politiek en de overheid. Dit werkt door in beleidskeuzes.

Het is mogelijk om gedragsbeleid te voeren. Nederlanders verwachten dat de overheid maatregelen neemt om klimaatverandering tegen te gaan en ze steunen klimaatbeleid vaak in sterkere mate dan wordt aangenomen. Ook als het hen direct treft. Voorwaarden zijn wel dat grote uitstoters ook worden aangepakt ('de vervuiler betaalt') en dat beleid niet tot onrechtvaardige verdelingen leidt. Veel burgers zijn nu ontevreden omdat ze vinden dat de regering te veel naar machtige partijen luistert en daarmee de belangen van gewone burgers uit het oog verliest. Ze hebben het idee dat de vervuiler nu niet betaalt. Daarnaast vinden veel Nederlanders dat lage inkomensgroepen onevenredig worden getroffen door klimaatbeleid in het algemeen en gedragsbeleid in het bijzonder. Deze onvrede ondermijnt het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid, inclusief gedragsbeleid.

Meer duurzaam en adaptatiegedrag is hoognodig, zodat Nederlanders ook in de toekomst in een gezond, veilig en leefbaar land kunnen wonen. Als Nederlanders meer duurzaam gedrag vertonen, vermindert de uitstoot van broeikasgassen fors. Met een beperkt aantal veranderingen kan 17 megaton CO_2 worden bespaard. Zo komt het behalen van het wettelijke klimaatdoel in 2030 meer binnen bereik. Daarnaast wordt de weerbaarheid van burgers tegen onder meer hogere temperaturen en weersextremen steeds belangrijker, omdat de overheid niet alle risico's kan verkleinen of op zich kan nemen. Goed gekozen gedragsbeleid levert bovendien betaalbaarder en eerlijker klimaatbeleid op, en heeft ook positieve gevolgen voor onder meer de natuur en volksgezondheid.

Maar de Rijksoverheid laat deze kansen liggen. Om het potentieel van gedragsverandering wel te grijpen is effectiever en structureler gedragsbeleid nodig. In dit advies doet de WKR aanbevelingen over hoe beleid effectiever wordt in het veranderen van gedrag en hoe gedragsbeleid structureel een grotere rol kan krijgen.

Aanbevelingen voor effectiever gedragsbeleid

Gedragsbeleid is effectiever als het ingrijpt op belangrijke factoren die keuzes en gedrag bepalen. Omdat keuzes en gedrag door meerdere factoren worden beïnvloed, is een mix van beleidsinstrumenten en maatregelen nodig. Het gaat dan om een mix waarin positieve en negatieve prikkels worden gecombineerd en contraproductieve (perverse) prikkels worden weggenomen. Dit leidt tot de volgende drie aanbevelingen die in *samenhang* zorgen voor effectiever gedragsbeleid.

1. Creëer een omgeving waarin duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk, betaalbaar, aantrekkelijk en de norm is. Doe dit via ruimtelijk beleid, subsidieren, keuze-architectuur en informeren.
2. Voer beleid om gedrag te ontmoedigen dat zorgt voor een toename van klimaatrisico's. Doe dit via ruimtelijk beleid, beprijzen, normeren en informeren.
3. Neem contraproductieve prikkels weg die mensen stimuleren om gedrag te vertonen dat bijdraagt aan klimaatrisico's, zoals fossiele subsidies, en reclames en aanbiedingen gericht op consumptie van onder meer vlees, zuivel, benzineauto's en vliegreizen.

Aanbevelingen voor structureler gedragsbeleid
Er zijn verschillende redenen waarom gedragsbeleid nu nog niet structureel wordt gevoerd. Dit heeft te maken met de manier waarop de wisselwerking tussen de samenleving, markt en publieke sector is georganiseerd. In dit advies identificeren we een aantal bestaande barrières en geven we drie aanbevelingen hoe deze kunnen worden weggenomen.

4. Maak de invloed van gevestigde machtige partijen transparanter en perk deze in. Betrek maatschappelijke organisaties en burgers beter bij beleidsvorming.
5. Waarborg rechtvaardigheid in beleid gericht op duurzaam en adaptatiegedrag, bijvoorbeeld door (meer) te beprijzen vanaf bovengemiddeld gebruik, progressieve belastingen, of compensatie.
6. Zet het potentieel en de noodzaak van structureel gedragsbeleid binnen de overheid op directieniveau op de agenda. Vergroot gedragskennis en -capaciteit op drie verschillende manieren binnen de overheid: basiskennis bij alle dossierhouders, gedragsexperts per departement, en een expertisepunt tussen de departementen.

Het is nu tijd om aan de slag te gaan met gedrag. Het toepassen van deze zes aanbevelingen vraagt om vooronderzoek door beleidsmakers, maar niet altijd om extra wetenschappelijk onderzoek. Er is namelijk al veel kennis beschikbaar. In dit advies illustreren we dit aan de hand van drie voorbeelden: korte afstanden vaker afleggen met de fiets of te voet in plaats van met de auto, duurzamer eten, en de tuin vergroenen.

Aanleiding

Veel Nederlanders vinden het klimaat belangrijk en zijn bereid om zelf bij te dragen. Maar het is moeilijk om de duurzame of klimaatadaptieve keuze te maken als de omgeving dat lastig maakt of als het onbetaalbaar is. Met gedragsbeleid kan de Rijksoverheid het voor alle burgers mogelijk en aantrekkelijk maken om dit duurzame en adaptatiegedrag wél te vertonen. Meer duurzaam gedrag leidt tot minder uitstoot van broeikasgassen en door meer adaptatiegedrag zijn burgers beter voorbereid op nadelige gevolgen van klimaatverandering. Beide zijn hoognodig: klimaatverandering wordt een steeds urgenter thema, klimaatdoelen raken uit zicht en Nederland wordt meer geconfronteerd met de negatieve gevolgen zoals extreem weer. Bovendien zendt de Rijksoverheid door het voeren van gedragsbeleid het signaal uit dat duurzaam en adaptatiegedrag belangrijk is.[1]

Naast technologische oplossingen is ook gedragsverandering nodig. Hoewel er al beleid is gericht op duurzaam en adaptatiegedrag, is het potentieel enorm veel groter. Voor een betere benutting van dit potentieel is effectiever en structureler gedragsbeleid nodig. In dit advies beschrijft de Wetenschappelijke Klimaatraad (WKR) het potentieel, de noodzaak en de vormgeving van beleid gericht op duurzaam en adaptatiegedrag.

Afbakening en definities

Duurzaam gedrag en adaptatiegedrag

De keuzes die mensen maken in hun rol als consument, burger, werknemer, ondernemer of belegger hebben invloed op de toename van klimaatverandering en bijkomende risico's, zowel in Nederland als elders in de wereld. Dit advies is gericht op het gedrag en de keuzes van mensen in hun rol als consument, waaronder consumptiekeuzes en -gedrag die leiden tot minder uitstoot van broeikasgassen (ofwel: **duurzaam gedrag**) en tot het verkleinen van risico's door klimaatverandering (ofwel: **adaptatiegedrag**).

De WKR onderscheidt drie verschillende typen duurzaam gedrag: (1) adoptie van duurzame technologie (zoals woningisolatie of een elektrische auto), (2) duurzaam kopen (zoals tweedehands producten of groene stroom) en (3) verandering van vraag (bijvoorbeeld met de trein reizen in plaats van vliegen of meer plantaardige in plaats van dierlijke voeding).[2] Wanneer mensen op tal van vlakken duurzaam gedrag vertonen, spreken we van een duurzame leefstijl.

Gedrag speelt ook een belangrijke rol bij klimaatadaptatie, omdat de overheid niet alle klimaatrisico's voor burgers kan wegnemen. Mensen kunnen bijvoorbeeld voorbereidende of beschermende maatregelen nemen, zoals het installeren van zonwering, regenwater opvangen, zandzakken plaatsen of voldoende drinken tijdens hete periodes. Met het voortschrijden van de opwarming van de aarde wordt beleid gericht op het stimuleren van adaptatiegedrag steeds belangrijker.

Gedragsbeleid

Met beleid kan de Rijksoverheid mensen (beter) in staat stellen en stimuleren om duurzaam en adaptatiegedrag te vertonen. Bij beleid gericht op gedragsverandering van burgers (**gedragsbeleid**) wordt vaak vooral gedacht aan publiekscampagnes of voorlichting, maar het instrumentarium om gedrag te beïnvloeden is veel breder dan communicatie-instrumenten. Veel beleidsinstrumenten zijn gericht op het veranderen van gedrag van burgers: ook juridische instrumenten (zoals regelgeving of normering) en financiële instrumenten (zoals subsidies of belastingen) hebben als doel om gedrag te stimuleren of te ontmoedigen.[3] Daarnaast kunnen infrastructurele maatregelen (zoals ruimtelijke ordening en inrichting), keuze-architectuur (zoals duurzame opties de standaard maken) en technologische maatregelen (zoals het ontwikkelen van duurzame innovaties) gericht zijn op het veranderen van keuzes en gedrag.[4] Deze instrumenten zijn vaak nodig om te zorgen dat mensen duurzaam en adaptatiegedrag kunnen vertonen, door duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk, betaalbaar, aantrekkelijk en de norm te maken.

Vanuit de bredere definitie van gedragsbeleid bezien, voert de overheid wel beleid om mensen in staat te stellen of te stimuleren om duurzaam en adaptatiegedrag te vertonen. Voorbeelden zijn landelijke subsidies voor woningisolatie van koopwoningen, energiebelasting op het verbruik van aardgas en elektriciteit, of lokale subsidies voor de aanschaf van een groen dak of een regenton. Het potentieel van gedragsbeleid wordt echter niet optimaal benut. Daarbij wordt de motivatie voor gedrag negatief beïnvloed door wisselende beleidsplannen, zoals het afschaffen van de verplichting van een (hybride)warmtepomp. Beleidstrajecten waarbij gedrag in eerste instantie wordt gestimuleerd (bijvoorbeeld door financiële voordelen) en deze stimulans vervolgens na een succesvolle adoptiefase wordt afgebouwd (zoals de salderingsregeling of een belastingvoordeel op elektrisch rijden) werken ook demotiverend als mensen deze afbouw niet verwachten.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft waarom gedragsverandering belangrijk is. In Hoofdstuk 2 verklaren we waarom gedragsbeleid niet goed van de grond komt en gedragsbeleid achterblijft. Hoofdstuk 3 bevat zes aanbevelingen voor effectiever en structureler gedragsbeleid. Deze aanbevelingen passen we ter illustratie toe op drie voorbeelden van duurzaam en adaptatiegedrag: korte afstanden vaker afleggen met de fiets of te voet in plaats van met de auto, duurzamer eten, en de tuin vergroenen.

[1] Tankard en Paluck (2016); Syropoulos et al. (2024).

[2] WKR (2023).

[3] ROB (2014); WRR (2014).

[4] Steg en Vlek (2009).

1

Waarom is gedragsverandering belangrijk?

1.1 Meer duurzaam en adaptatiegedrag is mogelijk

Veel mensen maken zich zorgen over klimaatverandering en de mogelijke gevolgen. Een meerderheid van de Nederlanders, tussen 55 en 84%, maakt zich in meer of mindere mate zorgen over klimaatverandering (zie Figuur 1).[1] Bovendien zijn veel mensen (tussen 62 en 74%) bezorgd dat ze in de toekomst meer te maken krijgen met extreem weer, waaronder hittegolven, droogte, of wateroverlast door zware regen.[2]

Veel mensen vinden dat de overheid aan zet is. Een meerderheid (tussen 68 en 88%) van de Nederlanders vindt de overheid verantwoordelijk om klimaatverandering tegen te gaan.[3] Een grote groep (tussen 40 en 80%) meent dat de overheid meer maatregelen kan en moet nemen en ambitieuzer moet zijn,[4] terwijl een minderheid (tussen 11 en 40%) vindt dat de regering nu te veel doet aan klimaat.[5] De belangrijke rol die aan de overheid wordt toegekend blijkt ook uit twee recente burgerconsultaties. Zo stelde het Nationaal Burgerberaad Klimaat dat de overheid de regie moet terugpakken en een actievere rol moet spelen. Uit het Burgerpanel duurzame eiwittransitie kwam naar voren dat deelnemers vinden dat de overheid kaders zou moeten opstellen voor gedrag van burgers, bijvoorbeeld via wetten of regels.[6]

Mensen zijn gemotiveerd om zelf duurzaam en adaptatiegedrag te vertonen, maar doen dat niet altijd.[7] Een meerderheid staat open voor uiteenlopende vormen van duurzaam gedrag, inclusief gedragingen die enige moeite kosten. Dit komt omdat ze het belangrijk vinden om het milieu en de natuur te beschermen, en uit zichzelf gemotiveerd zijn om duurzaam en adaptatiegedrag te vertonen.[8] Veel mensen willen bijvoorbeeld duurzamer reizen, minder kleding kopen of minder vlees eten (zie Figuur 1). De deelnemers aan het Nationaal Burgerberaad Klimaat adviseren onder andere maatregelen om minder voedsel te verspillen, langer met spullen te doen en meer te fietsen naar het werk. Alhoewel de meeste mensen niet consequent duurzaam handelen, zouden mensen veel gedrag wel willen vertonen als het beter mogelijk en betaalbaar zou zijn.[9]

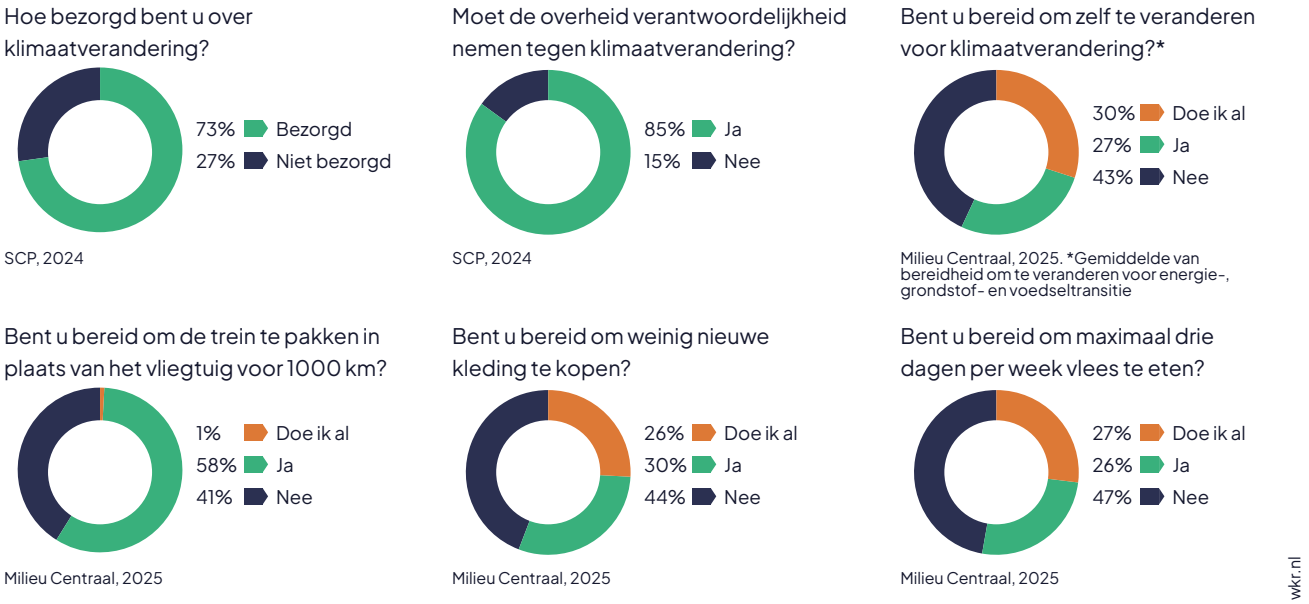
Als de overheid zaken die burgers belangrijk vinden niet aanpakt, ondermijnt dit het vertrouwen in de politiek en overheid, en het draagvlak voor gedragsbeleid. In alle lagen van de bevolking bestaat onvrede over de politiek en overheid.[10] Burgers hebben onder meer weinig vertrouwen in het vermogen van politici en de overheid om de grote problemen van deze tijd aan te pakken, zoals het behalen van de klimaatdoelen.[11] Het gebrek aan vertrouwen in politiek en overheid kan het draagvlak voor beleid doen afnemen.[12]

Vertrouwen in politiek en overheid en draagvlak voor beleid hebben te maken met hoe rechtvaardig mensen beleid vinden. Zo vindt men dat in het algemeen de lusten en lasten van klimaatbeleid onrechtvaardig zijn verdeeld tussen burgers en de grote uitstotende bedrijven. Veel burgers (tussen 67 en 88%) vinden dat naast de overheid vooral grote bedrijven verantwoordelijk zijn voor het tegengaan van klimaatverandering,[13] maar dat de regering meer naar deze bedrijven en hun belangen luistert dan naar burgers. Daarnaast vindt een meerderheid van de Nederlanders (78%) dat de kosten van klimaatbeleid niet eerlijk zijn verdeeld tussen arme en rijke burgers.[14] Het wordt onder meer oneerlijk gevonden dat mensen met lage inkomens onevenredig hard worden geraakt door maatregelen[15], zoals bij prijsbeleid gericht op verwarming van woningen, vervoer en voeding[16], terwijl mensen met lagere inkomens juist minder vervuilende consumptiepatronen hebben dan mensen met hogere inkomens.[17] Dit gaat in tegen rechtvaardigheidsprincipes die burgers belangrijk vinden, waaronder 'de vervuiler betaalt', 'verdeling naar draagkracht' en het beschermen van mensen met lagere inkomens tegen achteruitgang.[18] Bij 'de vervuiler betaalt' denken zij dan vooral aan de grote uitstoters onder bedrijven.[19] Ervaren onrechtvaardigheid en weinig vertrouwen in de politiek en overheid verminderen het maatschappelijk draagvlak voor klimaat.[20] Daardoor kunnen mensen zich keren tegen dat beleid en tegen verandering in het algemeen.

Ook burgers die al duurzaam en adaptatiegedrag vertonen ervaren onrechtvaardigheid. Zo voelen zij zich soms gestraft voor hun goede gedrag. Voorbeelden zijn bezitters van zonnepanelen die geconfronteerd worden met onzekerheid rondom terugleverkosten, of mensen met een elektrische auto waarvoor een belastingvoordeel

[1] European Commission (2025); I&O Research (2022); Ipsos I&O (2025); Motivaction (2024b); Motivaction (2025); SCP (2024); SCP (2025b).
[2] CBS (2023); SCP (2025b).
[3] European Commission (2023, 2025); Motivaction (2024b); SCP (2025b); SCP (2021b); TNO (2021b); Wang et al. (2025).
[4] Andre et al. (2024); CBS (2023a); European Commission (2023, 2025); I&O Research (2022); Motivaction (2024b); Populytics (2023).
[5] SCP (2025b); European Commission (2025).
[6] Nationaal Burgerberaad Klimaat (2025); Bureau Onderstroom (2025). Aan beide hebben een voor de Nederlandse samenleving representatieve groep deelnemers meegedaan.
[7] Milieu Centraal (2023b, 2025); Koch (2023).
[8] Steg (2023); Creutzig et al. (2022); Milieu Centraal (2025).
[9] Koch et al. (2024).
[10] SCP (2025a).
[11] Eichhorn en Grabbe (2025); Geurkink (2024).
[12] Steg (2023).
[13] European Commission (2025); SCP (2025b); Motivaction (2024b); Wang et al. (2025); Motivaction (2024b).
[14] SCP (2025b).
[15] TNO (2021b).
[16] SCP (2024).
[17] Ecorys (2022).
[18] Motivaction (2025); zie ook Advies Nationaal Burgerberaad Klimaat (2025).
[19] SCP (2025b).
[20] Bergquist et al. (2022); Creutzig et al. (2022); Steg (2023).

Nederlanders zijn bezorgd over klimaatverandering, vinden dat de overheid daar iets aan moet doen en zijn bereid zelf ook iets te doen



Figuur 1.

sneller wordt afgebouwd dan eerder gedacht.[21] Wanneer de overheid dergelijk inconsistent beleid voert, ondermijnt dit het draagvlak voor klimaatbeleid.[22]

1.2 Meer duurzaam en adaptatiegedrag levert veel op

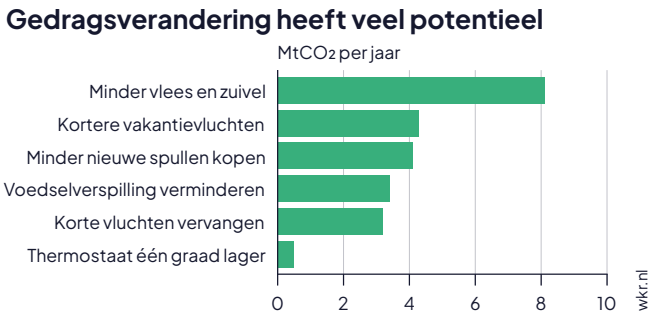
Duurzaam gedrag is een essentieel onderdeel van de transitie naar klimaatneutraliteit. Van de 172 Mton CO_2-eq in Nederland in 2021 houdt circa 66% verband met consumptie.[23] Daarnaast vindt een aanzienlijk deel van de uitstoot door Nederlandse consumptie plaats in het buitenland, bijvoorbeeld vanwege voedselproductie of de aanschaf van elektronica, computers of kleding die daar worden geproduceerd. In 2021 was de uitstoot door consumptie van goederen en diensten door Nederlandse burgers in het binnen- en buitenland gelijk aan 230 Mton CO_2-eq.[24] Dat komt neer op 12 ton CO_2-eq per inwoner.

In Nederland is aanzienlijke uitstootvermindering mogelijk wanneer consumenten andere keuzes en gedrag vertonen. Met een beperkt aantal leefstijlveranderingen kan Nederland ongeveer 40 megaton CO_2 besparen, waarvan ongeveer 17 megaton meetelt voor Nederlandse klimaatdoelen (de uitstoot van de overige 23 megaton vindt in het buitenland plaats).[25] Om dit in perspectief te plaatsen: Nederland moet voor het klimaatdoel van 2030 nog ongeveer 44 megaton emissiereductie behalen. Het potentieel van duurzaam gedrag is vanzelfsprekend nog groter naarmate bredere gedragsveranderingen worden verondersteld.[26] Zelfs als maar een deel van de bevolking meer duurzaam gedrag zou vertonen komen klimaatdoelen dus meer binnen bereik.

Mondiaal is het reductiepotentieel door andere keuzes en gedrag enorm. De grootste emissiereducties zijn te realiseren door het gebruik van duurzame in plaats van fossiele energie, het verduurzamen van de woning, mobiliteit, en voedselpatronen[27] (zie Figuur 2). Wanneer mensen minder voedsel weggooien en minder dierlijke eiwitten eten kan de wereldwijde uitstoot door voedselconsumptie met 40% verminderen.[28] Verder is tot wel 70% emissiereductie in brandstofgebruik voor mobiliteit en de gebouwde omgeving haalbaar, door bijvoorbeeld minder te vliegen, meer actieve mobiliteit (lopen en fietsen) in plaats van gemotoriseerd vervoer, en energiebesparing in de woning. Dit moet dan worden ondersteund door infrastructurele aanpassingen (zoals ruimtelijke ordening en stadsplanning die autogebruik minder nodig maakt, meer openbaar vervoer en deelmobiliteit) en aanbod van duurzame technologieën (zoals elektrische auto's, warmtepompen en energiezuinige apparaten).

Andere keuzes en gedrag hebben een grote impact omdat effecten in de hele keten van vraag tot aanbod kunnen 'stapelen'. Als consumenten bijvoorbeeld minder kleding kopen zijn minder materialen (zoals katoen, wol, polyester, nylon), transport en verpakkingen van kleding nodig. Daardoor zijn er minder katoenteelt, schapen, textielfabrieken, drukkerijen, raffinaderijen, plasticfabrieken,

[21] SCP (2025b); SCP (2024).
[22] WKR (2025b).
[23] CLO (2025); RIVM (2023b).
[24] CLO (2025).
[25] TNO (2025b).
[26] Milieu Centraal (2024).
[27] Creutzig et al. (2022).
[28] Creutzig et al. (2022) table 5.SM.3: socio-cultural factors and infrastructure use.



Figuur 2. Ingeschat mondiaal theoretisch potentieel emissiereductie door leefstijlverandering van Nederlanders (TNO, 2025).

recyclers, transportbusjes, distributiecentra en kartonfabrieken nodig, en ga zo maar door. Vervolgens zijn er minder materialen nodig om die fabrieken en machines te bouwen. Dit principe wordt schematisch weergegeven in Figuur 3. Het verkleinen van de vraag (het groene deel) heeft effect op het aanbod (het blauwe en oranje deel), zie paneel B. Ingrijpen aan de aanbodkant (paneel C), bijvoorbeeld door een kledingfabriek energie-efficiënter te maken, levert ook klimaatwinst op, maar dit effect stapelt niet op: er worden nog evenveel kledingstukken gekocht, waarvoor onder meer evenveel verpakkingen en transport nodig zijn.[29]

Duurzaam en adaptatiegedrag heeft naast klimaatwinst nog andere maatschappelijke voordelen op verschillende beleidsterreinen, waaronder de volksgezondheid. Zo zorgen zowel een duurzamer voedselpatroon als een groenere omgeving met schonere lucht voor gezondheidsvoordelen.[30] Ook actief vervoer (zoals fietsen en lopen) draagt bij aan een betere gezondheid, omdat het zorgt voor meer lichaamsbeweging, afname van verkeersongevallen, betere luchtkwaliteit en een groter welbevinden.[31] In het algemeen blijkt duurzaam en adaptatiegedrag het welbevinden van mensen te verbeteren omdat die het gedrag betekenisvol vinden.[32] Een goed geïsoleerd huis is comfortabeler om in te wonen; een betere kwaliteit van het binnenmilieu (lagere blootstelling aan omgevingslawaai, koude, vocht, tocht en/of schimmel) kan positieve effecten hebben op de gezondheid en het welbevinden van bewoners.[33]

Daarnaast leveren duurzaam en adaptatiegedrag de maatschappij en individuele burgers geld op. In het algemeen leidt een betere gezondheid tot minder ziekte(verzuim) en minder zorggebruik, en kan zo kosten besparen. Actieve mobiliteit in plaats van autogebruik bespaart geld, onder meer omdat infrastructuur voor lopen en fietsen goedkoper is dan voor autorijden.[34] Een verschuiving van auto naar fiets bespaart daarnaast ruimte[35], waardoor andere activiteiten beter mogelijk worden, zoals ontmoeting tussen buren of spelende kinderen op straat. Energiebesparing leidt er onder meer toe dat er minder investeringen nodig zijn in het energiesysteem, zoals in elektriciteitsnetten of energieopslag.[36] Voor individuele burgers kan het besparen van energie door zuiniger te stoken, beter te isoleren of energie-efficiënte apparaten te gebruiken geld besparen en armoede verminderen.

Duurzaam en adaptatiegedrag heeft ook voordelen voor de natuur en biodiversiteit. Het vergroenen van tuinen, zelfs een klein deel, creëert ruimte voor planten en voor voedsel en schuilplaatsen voor vogels, insecten en andere dieren, waardoor soortenrijkdom en biodiversiteit toenemen.[37] Ook het overstappen naar een duurzamer dieet met meer plantaardige en minder dierlijke eiwitten heeft positieve gevolgen voor natuur en biodiversiteit, met name omdat er minder land nodig is voor vee en veevoerproductie en deze ruimte naar natuur kan gaan.[38] Ook energiebesparing kan zorgen voor meer ruimte voor natuur en biodiversiteit, wanneer er minder opwek van duurzame energie nodig is en daardoor minder zonneweides en windmolens.[39]

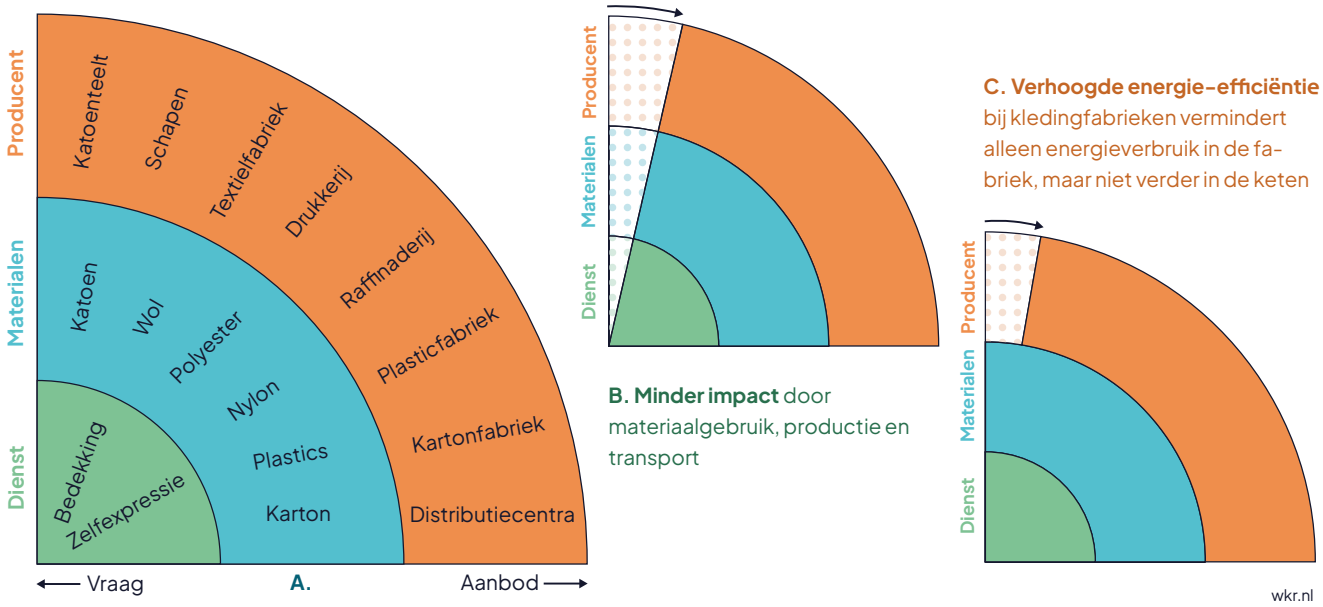
1.3 Meer duurzaam en adaptatiegedrag is hoognodig

Om nadelige gevolgen van de opwarming van het klimaat zoveel mogelijk te beperken is het nodig dat mensen meer duurzaam gedrag vertonen. Het behalen van het wettelijke klimaatdoel in 2030 is met het huidige beleid, dat vooral is gericht op de aanbodkant, zeer onwaarschijnlijk.[40] Voor het behalen van de klimaatdoelen in 2030 en 2050 zijn fundamentele gedragsveranderingen noodzakelijk.[41] Gedragsverandering is in beleid nu een onderbenutte kans om te komen tot meer broeikasgasreductie. Daarnaast voorkomt meer duurzaam gedrag, en dus een lagere broeikasgasuitstoot, dat in de toekomst grote investeringen en ingrijpende gedragsveranderingen nodig zijn om Nederland te beschermen tegen klimaatverandering.

Technologische oplossingen en duurzaam gedrag gaan hand in hand om klimaatneutraliteit doelen te kunnen behalen[42]. Beide zijn nodig en staan niet los van elkaar. Veel grootschalige technologische oplossingen, zoals windturbines of CO_2-opslag, vereisen voldoende steun

[29] Creutzig et al. (2022).
[30] Creutzig et al. (2022), p.376; Gezondheidsraad (2023); European Commission (2021); RIVM (2022).
[31] Creutzig et al. (2022); KiM (2023).
[32] Zawadzki et al. (2020).
[33] Creutzig et al. (2022).
[34] Zie bijvoorbeeld KiM (2018).
[35] KiM (2023).
[36] TNO (2025a); IEA (2025).
[37] Creutzig et al. (2022), p.904; Morpurgo et al. (2024).
[38] Creutzig et al. (2022), p.904; WKR (2024).
[39] TNO (2025).
[40] PBL et al. (2025).
[41] Rijksoverheid (2023); Creutzig et al. (2022).
[42] Creutzig et al. (2022).

Andere keuzes en gedrag kunnen een grote impact hebben omdat effecten in de hele keten van vraag tot aanbod stapelen



Figuur 3. Stapeleffect van minder consumptie in de vraag-aanbodketen. Door minder consumptie vindt een stapeleffect plaats in de keten van vraag tot aanbod (zie paneel B). Het verduurzamen van de productie (paneel C) levert klimaatwinst op, maar dit werkt niet door naar consumptie. Een consument kan ook kiezen voor een product dat uit andere materialen bestaat, bijvoorbeeld kleding die niet is gemaakt van polyesters en polyamiden. Deze keuze maakt in bovenstaande figuur het blauwe vlak kleiner, en heeft keteneffecten naar de producent, maar niet naar de dienst.

van omwonenden. Kleinschalige oplossingen, zoals een elektrische auto of een warmtepomp, moeten door consumenten worden aangeschaft en vervolgens op de juiste manier worden gebruikt. Energiezuinig gedrag of gebruik van energie op bepaalde momenten op de dag (als er veel aanbod aan zonne- en windenergie is) kan ervoor zorgen dat er minder duurzame energieproductie of CO_2-opslag nodig is.[43] De Europese Commissie berekende dat voor klimaatneutraliteit in 2050 bijna 20% minder energieopwekcapaciteit nodig is indien gedragsverandering wordt meegenomen.[44] Tot slot is nieuwe technologie ook vaak nodig om gedrag te veranderen.[45]

Hoewel de nationale klimaatdoelen gaan over broeikasuitstoot op eigen grondgebied, is het van belang om emissies in het buitenland door Nederlandse consumptie te beperken. Nederland heeft ook een verantwoordelijkheid als het gaat om wereldwijde uitstoot. Meer duurzaam gedrag kan de buitenlandse emissies van producten die naar Nederland worden geïmporteerd verminderen. Zo is bijna alle kleding en elektronica afkomstig uit Azië, waar de productie leidt tot uitstoot van broeikassen en andere negatieve milieu- en sociale effecten.[46] Veel veevoer is afkomstig uit Brazilië, waar de teelt (al dan niet indirect) ten koste gaat van lokale bossen.[47] Als Nederlandse consumenten minder spullen (hoeven te) kopen of minder vlees en zuivel eten, draagt dit bij aan vermindering van wereldwijde emissies.

Op het vlak van adaptatie wordt het vergroten van eigen weerbaarheid steeds belangrijker, omdat de overheid niet alle risico's kan verkleinen of op zich kan nemen. Zo kan de overheid niet voorkomen dat de samenleving vaker te maken krijgt met de gevolgen van klimaatverandering, bijvoorbeeld van extreem weer.[48] Nederland moet leren leven met klimaatverandering, en daarin hebben ook burgers en bedrijven een verantwoordelijkheid en een rol. Op dit moment werkt vooral de overheid aan klimaatadaptatie, en deze rol is en blijft belangrijk. Maar gedrag van burgers is daarbij een belangrijke en noodzakelijke aanvulling. Burgers kunnen bijdragen door bijvoorbeeld voorbereidende maatregelen te nemen, zoals het gebruik van schotten tegen overstroming, het afsluiten van een verzekering of het opvangen van overtollig hemelwater.[49] Ze kunnen daarnaast beschermende maatregelen treffen, zoals genoeg drinken als het heet is, zonwering aanbrengen of de tuin vergroenen.

[43] Kirkerud et al. (2021); TNO (2023a).
[44] Umwelt Bundesamt (2018).
[45] Perlaviciute (2023).
[46] CBS (2024b).
[47] CBS (2023b).
[48] WKR (2025a).
[49] Deltaprogramma (2025).

1.4 Aan de slag met gedrag!

Meer duurzaam en adaptatiegedrag is mogelijk, levert veel op en is hoognodig, maar deze kansen worden niet aangegrepen. De Rijksoverheid werkt op verschillende manieren aan het stimuleren van duurzaam en adaptiegedrag. Zo beoogt de Aanpak Duurzaam Leven die volgt uit het Klimaatplan 2025–2035 om de komende jaren beleidsinterventies te ontwikkelen gericht op tien gedragingen met een relatief grote klimaatimpact, waaronder: meer gebruik maken van het openbaar vervoer en deelmobiliteit, woningisolatie en langer doen met spullen. Daarnaast wordt op andere vormen van duurzaam gedrag al beleid gevoerd, zoals subsidies voor warmtepompen of zonneboilers, of btw-vrijstelling van zonnepanelen. Ook op het vlak van klimaatadaptatie denkt de overheid na over wat gedrag kan bijdragen, met name wat betreft water (drinkwaterbesparing, vergroenen van tuinen, voorbereiden op wateroverlast, en waterkwaliteit).[50] Er is echter veel meer mogelijk.

Het potentieel van gedragsverandering wordt onvoldoende benut: de overheid kan gedragsbeleid effectiever en structureler inzetten. Door effectiever en structureler gedragsbeleid te voeren, zullen burgers meer duurzaam en adaptatiegedrag kunnen en willen vertonen. Er zijn echter redenen waarom gedragsbeleid minder effectief en structureel is dan mogelijk is, en dus achterblijft. Het volgende hoofdstuk gaat in op deze redenen.

[50] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022).

2

Waarom blijft gedragsbeleid achter?

Er is een aantal redenen waarom gedragsbeleid achterblijft. Allereerst bestaat er binnen sommige politieke stromingen weerstand om keuzes en gedrag van individuele burgers te beïnvloeden, in het bijzonder wanneer keuzes en gedrag te maken hebben met klimaatverandering. Daarnaast is er een sterke invloed van gevestigde belangen om verandering tegen te houden, onder meer als het gaat over burgers die anders of minder gaan consumeren. Deze weerstand werkt door in beleidskeuzes. In het algemeen blijkt dat kennis over gedrag (bijvoorbeeld over de menselijke aard en hoe beleid gedrag beïnvloedt) nog onvoldoende centraal staat bij het maken van beleid, en daardoor niet de meest effectieve aanpak wordt gekozen. Gedragsbeleid wordt vaak smal ingevuld, waarbij voornamelijk instrumenten worden gebruikt die vrijblijvend zijn, zoals publiekscampagnes of subsidies. Het ontmoedigen van gedrag dat bijdraagt aan klimaatrisico's wordt uit de weg gegaan. Tegelijkertijd worden burgers blootgesteld aan prikkels die duurzaam en adaptatiegedrag tegenwerken. In de volgende paragrafen lichten we dit verder toe.

2.1 Weerstand door politieke overtuigingen

Het onderwerp klimaatbeleid roept bij sommige politieke stromingen weerstand op. Dat het klimaat verandert en dat Nederland zich daaraan moet aanpassen wordt door de politiek breed erkend.[1] Over de snelheid en de manier waarop de uitstoot van broeikasgassen kan worden teruggedrongen zijn de meningen meer verdeeld.[2] Over het algemeen wordt het nakomen van internationale afspraken nagestreefd, zolang deze worden beoordeeld als realistisch en betaalbaar. Zodra men denkt dat oplossingen (zoals gedragsbeleid) botsen met politieke ideologie of overtuigingen, ontstaat weerstand en wordt soms in reactie het probleem gebagatelliseerd.[3]

Een politieke overtuiging die regelmatig lijkt te botsen met gedragsbeleid is het belang van de keuzevrijheid van burgers en, daaraan gerelateerd, een terughoudende overheid die zich niet te veel bemoeit met het privéleven van burgers. Ongewenste inperking van de keuzevrijheid en een terughoudende overheid zijn terugkomende argumenten die worden gebruikt om gedragsbeleid tegen te houden. Op een aantal onderwerpen (zoals het gebruik van fossiele brandstofauto's of het eten van vlees) is gedragsbeleid voor sommigen bijna onbespreekbaar. Deze focus op keuzevrijheid is sinds de jaren 60 toegenomen en inmiddels breed aanwezig in de Nederlandse samenleving en politiek.[4] Maar wanneer keuzevrijheid leidt tot schade voor een ander, vinden veel partijen ingrijpen door de overheid wel legitiem. Voorbeelden zijn het rookverbod om mensen te beschermen tegen de schadelijke effecten van meeroken, vrijheidsbeperkende maatregelen (zoals de avondklok of verplichte quarantaine) tijdens de coronapandemie, of het verbod op autorijden onder invloed van alcohol of drugs. Dat ook niet-duurzaam gedrag en de bijbehorende broeikasgasuitstoot van de ene persoon nadelige gevolgen heeft voor een ander (zoals de huidige generatie kinderen of mensen elders op de wereld), lijkt nu weinig te worden meegewogen.

Klimaatbeleid kan keuzevrijheid vergroten. Beleid gericht op duurzaam en adaptatiegedrag beperkt niet per definitie de keuzevrijheid van burgers. Beleid kan keuzevrijheid zelfs vergroten, als het er door barrières weg te halen voor zorgt dat mensen het gedrag kunnen vertonen dat ze willen of belangrijk vinden (bijvoorbeeld vanwege het milieu, hun gezondheid, of het welzijn van andere mensen[5]). Verder wordt er weinig stilgestaan bij het feit dat de overheid nu toelaat dat mensen in hun dagelijks leven voortdurend worden gestuurd en verleid tot bepaalde keuzes door bijvoorbeeld reclame. Marktpartijen worden grotendeels vrijgelaten om gedrag van consumenten te beïnvloeden, ook als dat gedrag zorgt voor een toename van klimaatrisico's.

2.2 Sterke invloed van gevestigde belangen

Gevestigde machtige partijen, vooral uit het bedrijfsleven, mengen zich in het politieke en publieke debat over klimaatbeleid. Verschillende partijen hebben er commercieel belang bij dat mensen niet-duurzaam gedrag vertonen, zoals veel consumeren en veel fossiele brandstoffen gebruiken. De fossiele industrie is een van de meest winstgevende sectoren in de geschiedenis van de mensheid.[6] Het is daarom niet verwonderlijk dat dergelijke machtige partijen zich op verschillende manieren inspannen om beleid te verhinderen dat hun belangen schaadt. Gevestigde partijen werken via lobbyactiviteiten de totstandkoming van klimaatinnovaties en klimaatbeleid (inclusief gedragsbeleid) tegen en proberen invloed uit te oefenen op de hoogste ambtelijke en politieke niveaus.[7] Daarnaast presenteren ze zich publiekelijk als belangrijke partners die de technische oplossingen voor het klimaatprobleem hebben, doen ze zich duurzamer voor dan ze zijn (greenwashing) en claimen ze onder meer dat minder gebruik van fossiele brandstoffen zal leiden tot grote economische problemen.[8]

Als de overheid meer luistert naar gevestigde belangen en minder naar gewone burgers, ondermijnt dit het publieke belang, vertrouwen, rechtvaardigheidsgevoel en daarmee draagvlak voor klimaatbeleid. In Nederland zijn er sterke historische banden tussen de fossiele sector en de overheid.[9] Zo was er bij de totstandkoming van het

[1] RTL Nieuws (2025).
[2] CPB (2025).
[3] Campbell en Kay (2014); Oreskes en Conway (2010).
[4] CBS (2024c); SCP (2021a).
[5] Dietz (2023); Steg (2023).
[6] Gestel (2025).
[7] Duineveld et al. (2024); Smink et al. (2015); Rockström et al. (2025); Climate Obstruction: A Global Assessment (2025); Clapp (2021).
[8] Climate Obstruction: A Global Assesment (2025); Lamb et al. (2020).
[9] Duineveld et al. (2024).

Klimaatakkoord geen gelijk speelveld aan de sectortafels, waardoor vooral grote uitstoters aanzienlijke invloed konden uitoefenen. Dit hing samen met de stevige lobbypositie van deze partijen.[10] Veel burgers zijn ontevreden omdat ze vinden dat de regering te veel luistert naar grote vervuilende bedrijven en hun belangen, en daarmee de belangen van gewone burgers uit het oog verliest. Wanneer de overheid deze (ervaren) onrechtvaardigheid in stand laat, ondermijnt dit het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid, inclusief gedragsbeleid.

Om de onevenredige invloed van gevestigde belangen tegen te gaan, is meer inzicht nodig in de betrokkenheid van externe partijen bij publieke besluitvorming. In het huidige systeem bestaan hiervoor twee instrumenten: het openbaar maken van de agenda's van bewindspersonen en de zogenoemde advies- en consultatieparagrafen. Deze instrumenten bieden echter onvoldoende openheid en moeten worden aangescherpt. Daarnaast kan de overheid een derde instrument inzetten: een transparantieregister of lobbyregister.[11] Zo'n register biedt inzicht in welke lobbyisten betrokken zijn bij beleidsvorming, welke belangen zij vertegenwoordigen, welke middelen daarvoor worden ingezet en in hoeverre zij invloed uitoefenen op besluitvorming. Op deze manier wordt zichtbaar wie bij welke beslissing betrokken is geweest, en wie invloed heeft uitgeoefend. Ook het Nationaal Burgerberaad Klimaat pleit voor de invoering van een lobbyregister, zoals dat in veel andere Europese landen al bestaat.[12]

Door alle stemmen evenredig mee te wegen in beleidsprocessen, zullen burgers klimaatbeleid rechtvaardiger vinden. Dit kan onder meer door maatschappelijke organisaties en representatieve groepen burgers een volwaardige plek aan tafel te geven in de vormgeving van nieuw beleid, naast gevestigde machtige partijen.[13] Dat betekent dat maatschappelijke organisaties en gevestigde partijen gelijke toegang krijgen tot de overheid. Daarnaast kan de stem van gewone burgers beter hoorbaar worden dan die nu is. Dit kan met participatiemethoden waarin een representatieve groep van burgers adviseert (zoals burgerberaden, burgerpanels of wijkplatforms) of co-creëert (zoals in een werk- of projectgroep), waarbij daadwerkelijk iets met adviezen wordt gedaan. Dit type participatie kan leiden tot een grotere betrokkenheid en maatschappelijk draagvlak. Als mensen het gevoel hebben dat hun stem gehoord is en hun zorgen serieus zijn genomen bij beleidsontwikkeling, neemt draagvlak voor maatregelen vaak toe, zelfs als uiteindelijke besluiten anders zijn dan zij hadden voorgesteld.[14]

[10] TNO (2021a).

[11] Braun en Fraussen (2024).

[12] Nationaal Burgerberaad Klimaat (2025).

[13] Swinburn (2019).

[14] Bernauer et al. (2016); Perlaviciute en Squintani (2020); Hanan et al. (2021).

2.3 Gedragskennis staat bij de overheid aan de zijlijn

Omdat veel beleid uiteindelijk gericht is op gedragsverandering, is het van belang dat beleidsmakers overdenken wat het effect van een gekozen instrument op keuzes en gedrag kan zijn. Daarom adviseert het Beleidskompas - de werkwijze voor het maken van beleid bij de Rijksoverheid - om een gedragsanalyse te doen. De toepassing van het Beleidskompas is echter niet verplicht en beleidsmakers blijken er weinig gebruik van te maken, hoewel ze er positief over zijn.[15] In het algemeen geven ambtenaren aan dat ze onvoldoende tijd hebben om gedragskennis toe te passen in hun werk.[16] Ook na diverse adviezen over gedragskennis en beleid blijkt het benutten van deze kennis in beleid nog altijd achter te blijven, omdat dit vrijblijvend is.[17]

Binnen de ministeries is gedragsexpertise beperkt aanwezig. Er zijn individuele ambtenaren en beleidsmakers die gedragskennis hebben en er bestaan zogenoemde *Behavioural Insights Teams* (BITs), die worden betrokken en ingeschakeld bij het ontwikkelen van beleid. Omdat deze experts vaak in lagere functies bij de overheid werken, hebben zij weinig ruimte om beleidsvorming bij te sturen of te verbeteren.[18] De Rijksoverheid werkt momenteel aan het beter verankeren van gedragskennis in primaire processen, onder meer door gedragskennis een vast onderdeel te maken van werkprocessen, door training van ambtenaren en managers, een andere manier van organisatie en sturing. Met name door sturing in gremia zoals een bestuursraad of een directeurenoverleg kan het meewegen van gedragskennis verbeteren. Door het ontbreken van gedragsexpertise op plekken waar de hoofdlijnen voor beleid worden bepaald, wordt gedragsbeleid minder goed: beslissers lijken te varen op eigen aannames en ervaringen, die onjuist kunnen zijn. Twee voorbeelden:

- Mensen worden niet puur gedreven door eigenbelang en geld, maar beleidsmakers denken soms dat dit zo is.[19] Mensen vinden het ook belangrijk dat anderen een goed leven hebben en dat het klimaat, de natuur en de leefomgeving worden beschermd. Ze kiezen daarom regelmatig duurzame opties die voor henzelf enige kosten met zich meebrengen. Dit betekent dat veel mensen uit zichzelf (intrinsiek) gemotiveerd zijn om duurzaam te handelen, en niet altijd externe prikkels (zoals geld) nodig hebben om dat te doen. Ook nemen mensen beslissingen vaak onbewust, zonder expliciet alle voor- en nadelen af te wegen. Ze kiezen bijvoorbeeld niet standaard de optie met de grootste (financiële) voordelen, of het hoogste nut voor henzelf. Ze kiezen eerder voor opties die goed genoeg zijn,

[15] Koppenjan et al. (2024); WRR (2025).

[16] TNO (2023b).

[17] WRR (2025); WRR (2014); Rli (2014); Rijksoverheid (2023).

[18] WRR (2025).

[19] Dogan et al. (2014); Hallsworth et al. (2018).

in plaats van veel tijd te steken in het uitzoeken wat de (financieel) optimale optie is.[20] Duurzaam en adaptatiegedrag kan dus ook worden gestimuleerd door niet-financiële voordelen te benadrukken, of door de klimaatkeuze gemakkelijk of standaard (de *default*) te maken.[21]

- Maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid en gedragsverandering is hoger dan gedacht. Veel Nederlanders zijn nu al in meer of mindere mate voorstander van allerlei soorten klimaatbeleid[22], hoewel er bij specifieke maatregelen ook weerstand is. Ook uit de aanbevelingen van het Nationaal Burgerberaad Klimaat blijkt dat mensen achter een diverse set maatregelen staan. Het maatschappelijk draagvlak voor beleid is vaak groter dan gedacht, omdat mensen de mate waarin anderen zich zorgen maken en beleid steunen structureel onderschatten (dit wordt pluralistische onwetendheid genoemd; zie Tekstbox 1).[23] Ook politici denken - al dan niet bewust - dat slechts een minderheid beleid gericht op duurzaam gedrag steunt, en dus dat veel mensen ertegen zijn.[24] Ze verwachten daarom weerstand en kritiek als ze dit soort beleid zouden voorstellen, waardoor ze ervan afzien. Verder blijkt dat draagvlak kan toenemen nadat beleid is ingevoerd, omdat vooraf de voordelen van het beleid onderschat worden.[25] Door pilotprojecten of door vooraf helder te communiceren over mogelijke positieve effecten van beleid (op bijvoorbeeld klimaat, gezondheid of financiën) kan draagvlak toenemen.

Tekstbox 1. Verklaringen voor pluralistische onwetendheid

Er zijn verschillende verklaringen voor pluralistische onwetendheid. Allereerst is er vaak een minderheid van burgers die zich actief en luid verzet tegen klimaatbeleid, terwijl een meerderheid het beleid passief en stil steunt.[26] Daarnaast oefenen gevestigde, machtige partijen die belang hebben bij de status quo invloed uit door bijvoorbeeld de aandacht op te zoeken, een rechtszaak te beginnen of gesprekken bij het ministerie te organiseren. Deze luide tegenstanders krijgen aandacht in de media, waardoor mensen concluderen dat er veel tegenstand is.

[20] Simon (1955); WKR (2009).

[21] Creutzig et al. (2022).

[22] Zoals: betere treinverbindingen, langere garantietermijnen op spullen (I&O Research (2022); Nationaal Burgerberaad Klimaat (2025)); subsidie voor woningverduurzaming (SCP (2021b)); hogere belasting op vliegtickets, betalen naar gebruik voor auto's en motoren (TNO (2021b)); plantaardige producten goedkoper maken (Bureau Onderstroom (2025)).

[23] Zie o.a.: Mildenberger en Tingley (2019); Sparkman et al. (2022); Waker en te Brömmelstroet (2025); Leviston et al. (2024); Sparkman et al. (2022).

[24] Bouman et al. (2024); Caggiano et al. (2024); Mildenberger en Tingley (2019); TNO (2025c); Walgrave et al. (2022).

[25] Granulo et al. (2025); Creutzig et al. (2022); Schuitema et al. (2010).

[26] Swedish Climate Policy Council (2025); De Grot en Steg (2010).

Dit soort onjuiste aannames (*biases*) kunnen belangrijke beleidsbeslissingen in de weg staan en effectief gedragsbeleid ondergraven.[27] Als politici en beleidsmakers zich baseren op onjuiste aannames kan de conclusie zijn dat burgers geen gedragsbeleid willen, en al helemaal geen prijsbeleid dat een bepaalde keuze duurder maakt. Het maatschappelijk draagvlak voor het verhogen van de prijs van vliegtickets laat zien dat dit niet het geval *hoeft* te zijn: in een recente SCP-studie bleek 55% daar voorstander van, en ook het Nationaal Burgerberaad Klimaat beveelt een kerosinebelasting aan die vliegtickets duurder maakt.[28] Onjuiste aannames kunnen er ook toe leiden dat men primair focust op financiële beloningen, terwijl die niet altijd effectief zijn en andere instrumenten meer potentie hebben.[29]

Om effectiever en structureler gedragsbeleid te ontwikkelen is het belangrijk dat gedragskennis van de zijlijn wordt gehaald en centraal wordt gesteld. De WRR gaf recent een aantal relevante aanbevelingen om gedragsexpertise 'aan tafel te zetten' bij belangrijke beleidsprocessen en om op drie lijnen gedragskennis en capaciteit binnen en tussen departementen te vergroten: (1) basale kennis bij alle dossierhouders, (2) gedragsexperts per departement, en (3) een expertisepunt tussen de departementen. Individuele beleidsmedewerkers kunnen nu, door tijdsdruk en een ad hoc manier van werken, niet goed meer aandacht geven aan gedragsinzichten in hun dagelijks werk. Het is daarom noodzakelijk dat op directieniveaus wordt besloten om hiervoor tijd en ruimte te maken.

2.4 Gedragsbeleid wordt te smal ingevuld

Gedragsbeleid is het meest effectief als het gericht is op de belangrijkste factoren die keuzes en gedrag bepalen. In grote lijnen wordt gedrag bepaald door de (fysieke en sociale) omgeving, individuele bekwaamheden en motivaties (zie Tekstbox 2); welke daarvan het belangrijkst zijn, verschilt per gedrag.[30] Effectieve gedragsbeïnvloeding vraagt daarom om een mix aan beleidsmaatregelen die ingrijpt op de belangrijkste gedragsbepalende factoren.

Het is allereerst van belang dat mensen duurzaam en adaptatiegedrag *kunnen* vertonen. Dit kan door de omgeving te veranderen, om daarmee duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk, betaalbaar, aantrekkelijk en de norm te maken (zie tekstbox 2). Op deze manier krijgen mensen een realistisch alternatief aangeboden en neemt hun keuzevrijheid toe.

[27] Hallsworth et al. (2018).

[28] SCP (2025b); Nationaal Burgerberaad Klimaat (2025).

[29] Bolderdijk en Steg (2015).

[30] Rli (2014); Michie et al. (2011).

Tekstbox 2. Factoren die gedrag en keuzes bepalen

Fysieke en sociale omstandigheden bepalen in welke mate gedrag mogelijk en aantrekkelijk is, waardoor de motivatie om dat gedrag te vertonen kan worden versterkt.[31] Deze omstandigheden omvatten onder meer technologische factoren (waaronder duurzame innovaties), infrastructurele factoren (zoals veilige fietspaden), politiek-juridische factoren (zoals instituties, wetten en regels), economische factoren (zoals prijzen van opties) en sociaal-culturele factoren (zoals sociale normen). Deze factoren kunnen er samen aan bijdragen dat keuzes en gedrag mogelijk (gemakkelijk, betaalbaar en de norm) en aantrekkelijk zijn.

Naast externe omstandigheden zijn er individuele factoren die gedrag mogelijk en aantrekkelijk maken. Iemand heeft persoonlijke bekwaamheden nodig, waaronder kennis, vaardigheden en (financiële) middelen, om bepaald gedrag te kunnen vertonen.

Tot slot is motivatie van invloed op keuzes en gedrag. Hierbij gaat het onder meer over wat mensen belangrijk vinden (hun waarden), hun identiteit, de mate waarin ze beseffen dat iets een probleem is, en hoe aantrekkelijk men verschillende opties vindt. Mensen zijn gemotiveerd om gedrag te vertonen dat aansluit bij hun waarden en identiteit. Zo vinden veel mensen het belangrijk om het milieu en de natuur te beschermen, en om het welzijn van anderen te verhogen, en zijn ze dus gemotiveerd om duurzaam en adaptatiegedrag te vertonen.[32] Andere waarden zijn bijvoorbeeld 'leven in vrijheid' of 'plezier hebben'. Als duurzaam en adaptatiegedrag vrijheid bevordert of plezier oplevert kan dat mensen stimuleren die deze waarden belangrijk vinden. Motivaties bepalen vooral gedrag als dit gedrag niet te moeilijk is. Als duurzaam en adaptatiegedrag bijvoorbeeld erg duur is of veel moeite kost, dan kan het gedrag ook voor gemotiveerde mensen te ver gaan.[33]

Naast kennis over factoren die gedrag bepalen, is het van belang rekening te houden met hoe mensen keuzes maken. Mensen maken hun keuzes deels bewust, maar vaak ook op basis van onbewuste processen. Gewoontes en onbewuste, intuïtieve beslisstrategieën maken het mogelijk om sneller te handelen en zo tijd en energie besparen.[34] Gewoontes kunnen echter ook duurzaam en adaptatiegedrag belemmeren, omdat men (kleine) veranderingen in de keuzesituatie of informatie vaak niet waarneemt of overweegt. Gewoontes worden vaak pas heroverwogen na ingrijpende veranderingen.[35] Maar duurzaam en adaptatiegedrag kan ook een gewoonte worden, en men kan duurzaam en adaptatiegedrag vertonen als dit de gemakkelijkste keuze is. Mensen kiezen bijvoorbeeld vaker een plantaardige maaltijd als dit de standaard (*default*) optie is.

Hoewel bij gedragsbeleid vaak gedacht wordt aan publiekscampagnes, blijken deze vaak niet erg effectief om duurzaam en adaptatiegedrag te stimuleren. Publiekscampagnes kunnen bijdragen aan het vergroten van kennis (onder meer over de beschikbaarheid en voordelen van alternatieven, of over het waarom en de opbrengst van klimaatbeleid) en het probleembesef van burgers. Maar op zichzelf zijn ze meestal onvoldoende om gedrag te veranderen.[36] (Gebrek aan) kennis is namelijk vaak niet de enige en belangrijkste barrière om iets te doen[37], en vaak moeten ook de omstandigheden veranderen zodat duurzaam en adaptatiegedrag mogelijk en aantrekkelijk wordt. De combinatie van publiekscampagnes en voorlichting met andere soorten instrumenten en maatregelen blijkt veel effectiever dan publiekscampagnes op zich.[38]

2.5 Ontmoedigen van gedrag dat bijdraagt aan klimaatrisico's wordt in beleid uit de weg gegaan

Effectief gedragsbeleid is zowel gericht op het mogelijk maken als op het ontmoedigen van gedrag. Een omgeving die duurzaam en adaptatiegedrag met positieve prikkels mogelijk maakt en stimuleert is essentieel maar onvoldoende. Vervolgens moet gedrag dat bijdraagt aan klimaatrisico's (namelijk niet-duurzaam gedrag en gedrag dat niet klimaatadaptief is) worden ontmoedigd. Op die manier wordt voorkomen dat mensen naast duurzame en adaptatiekeuzes, keuzes blijven maken die bijdragen aan klimaatrisico's. Ook voor het ontmoedigen van gedrag geldt dat beleid effectiever is als het inspeelt op belangrijke factoren die gedrag bepalen. In het algemeen geldt dat mensen gedrag niet of minder snel vertonen wanneer het niet goed mogelijk is, omdat het moeilijk en duurder is en afwijkt van de norm, en minder aantrekkelijk is. Het huidige beleid is echter beperkt gericht op het ontmoedigen van gedrag.[39] Het klimaatbeleid leunt in het algemeen sterk op subsidies en minder op normering en beprijzen.[40]

Internationale voorbeelden laten zien dat ontmoedigingsbeleid effectief en acceptabel kan zijn als er goede alternatieven worden aangeboden. Een goed voorbeeld is de fileheffing in Stockholm. Tijdens een proefperiode in 2006 daalde het autoverkeer in de spits met ongeveer 20%. De beleidsmix bestond uit een fileheffing (*congestion charge*), het verbeteren

31 Steg en Vlek (2009).
32 Dietz (2023); Steg (2023).
33 Guagnano et al. (1995); Steg (2023).
34 Rli (2014); Tiemeijer et al. (2009); WKR (2009).
35 De Coninck et al. (2018).
36 Renes et al. (2011); Voelkel et al. (2026).
37 Ünal et al. (2018).
38 Kuss en Nicholas (2022); Creutzig et al. (2022).
39 Dagevos en Onwezen (2025).
40 Ministerie van Klimaat en Groene Groei (2025); Rijksoverheid (2023).

van het openbaar vervoer, het aanbieden van meer parkeerplaatsen dichtbij het openbaar vervoer, en een publiekscampagne om onder meer het doel en effect van het beleid te communiceren. Tijdens de proefperiode nam het draagvlak toe, mede omdat deze proef burgers de kans gaf om zelf de voordelen te ervaren, zoals een vermindering van vervuiling, files en parkeerproblemen.[41] Uit een referendum georganiseerd na de proef bleek een meerderheid voor verlenging. In de jaren daarna groeide de maatschappelijke steun voor het systeem verder, ook omdat mensen de effectiviteit zelf ervoeren.[42]

2.6 Beleid werkt duurzaam en adaptatiegedrag soms tegen

De huidige samenleving draait in sterke mate om het bevorderen van consumptie. Het is voor mensen vaak gemakkelijk, goedkoper, aantrekkelijk en normaal om niet-duurzame keuzes te maken. Zo is er in winkels volop aanbod aan niet-duurzame opties, zijn deze opties vaak goedkoper dan hun duurzame alternatieven, en zijn bepaalde niet-duurzame keuzes heel gewoon. Mensen komen bovendien in hun dagelijks leven in aanraking met allerlei prikkels, zoals (online) advertenties of reclames in de openbare ruimte en op tv, die hen aanzetten of verleiden tot (over)consumptie. Dat wordt normaal gevonden.

De overheid stimuleert en faciliteert soms keuzes die bijdragen aan klimaatrisico's. Voorbeelden zijn het toelaten van reclames in de openbare ruimte die consumptie van fossiele producten promoten, de recente verlenging van accijnsverlaging op fossiele brandstoffen of Europese landbouwsubsidies voor veeteelt en veevoer. Hierdoor worden consumptiekeuzes met een negatieve impact op het klimaat voor iedereen aantrekkelijker en goedkoper. De bouw van nieuwbouwwoningen op locaties met een verhoogd risico op overstroming leidt ertoe dat het mensen op kwetsbaardere plekken gaan wonen en meer blootgesteld zijn aan klimaatrisico's. Door dit contraproductieve gedragsbeleid te voeren zendt de overheid naar burgers het signaal uit dat duurzaam gedrag en adaptatiegedrag geen belangrijke onderwerpen zijn. Mensen raken daardoor gedemotiveerd om zelf duurzaam en adaptatiegedrag te vertonen en vinden klimaatverandering ook minder belangrijk.[43]

Andere landen voeren beleid om contraproductieve prikkels weg te nemen die gedrag dat bijdraagt aan klimaatrisico's stimuleren. In Frankrijk is bijvoorbeeld sinds 2021 een nationaal verbod op reclame voor fossiele energieproducten, zoals kolen, benzine en diesel, als onderdeel van de wet klimaat en veerkracht.[44] Per 2028 worden ook advertenties voor de meest vervuilende nieuwe personenauto's (zoals SUV's) verboden. Deze wet is gebaseerd op een aantal voorstellen van het Franse burgerberaad (*Convention citoyenne pour le climat*). Daarnaast heeft het Franse parlement in 2024 een voorstel aangenomen om reclame voor *fast fashion*-producten en bedrijven te verbieden. Een advies van een aantal gedragswetenschappers uit 2023 voor een verbod op fossiele reclames in Nederland, heeft de Nederlandse overheid niet overgenomen.[45]

[41] Schuitema et al. (2010).

[42] Bergquist et al. (2022).

[43] Tankard en Paluck (2016); Syropoulos et al. (2024).

[44] Climate Change Laws of the world (2021).

[45] Bouman et al. (2023).

3

Hoe ziet effectief en structureel gedragsbeleid eruit?

Tot dusver hebben we gesignaleerd dat gedragsverandering mogelijk is, veel oplevert en hoognodig is, maar dat het potentieel van gedragsbeleid om verschillende redenen niet wordt aangesproken. Door effectiever en structureel gedragsbeleid kan dit potentieel veel beter worden benut. In dit hoofdstuk doen we aanbevelingen om beleid gericht op het veranderen van gedrag effectiever te maken en om gedragsbeleid structureel een grotere rol te geven. Om concreet te maken hoe effectiever en structureler gedragsbeleid eruit kan zien, illustreren we vervolgens hoe deze aanbevelingen zijn toe te passen aan de hand van drie voorbeelden van duurzaam en adaptatiegedrag: korte afstanden fietsen en lopen, duurzamer eten en de tuin vergroenen.

3.1 Aanbevelingen voor effectiever gedragsbeleid

Gedragsbeleid is effectiever als het ingrijpt op belangrijke factoren die keuzes en gedrag bepalen. Omdat keuzes en gedrag door meerdere factoren worden beïnvloed, is een mix van beleidsinstrumenten en maatregelen nodig, waarin positieve en negatieve prikkels worden gecombineerd en contraproductieve (perverse) prikkels worden weggenomen. Dit leidt tot de volgende drie aanbevelingen, die *in samenhang* zorgen voor effectiever gedragsbeleid.

De meeste mensen willen duurzame en toekomstbestendige keuzes maken. Door allereerst een fysieke en sociale omgeving te creëren die de mogelijkheden voor duurzaam en adaptatiegedrag vergroot, krijgen burgers meer keuzevrijheid. Op deze manier kunnen zij het gedrag vertonen dat ze willen. Daarvoor is een mix van beleidsinstrumenten nodig die mensen met positieve prikkels in staat stelt en motiveert, waaronder ruimtelijk beleid dat gedrag fysiek mogelijk maakt, subsidies om de keuze betaalbaar te maken, en keuze-architectuur om gedrag vanzelfsprekend te maken. Het is daarbij belangrijk om gedragsbeleid niet te beperken tot communicatieve instrumenten, al vormen deze wel een belangrijk onderdeel van een beleidsmix: om de beschikbaarheid en voordelen van alternatieven duidelijk te maken, en om burgers te informeren over het waarom en de opbrengst van klimaatbeleid.

Aanbeveling 1
Creëer een omgeving waarin duurzaam en adaptatiegedrag gemakkelijk, betaalbaar, aantrekkelijk en de norm is. Doe dit via ruimtelijk beleid, subsidiëren, keuze-architectuur en informeren.

Een omgeving die duurzaam en adaptatiegedrag stimuleert is essentieel maar onvoldoende. Daarnaast moet de overheid gedrag dat leidt tot een toename van klimaatrisico's (namelijk niet-duurzaam gedrag en gedrag dat niet klimaatadaptief is) ontmoedigen. Deze ontmoediging moet volgen op de positieve prikkels. Pas als duurzaam en adaptatiegedrag voor iedereen een realistisch alternatief is, kan het gedrag dat leidt tot een toename van klimaatrisico's immers worden veranderd. Daarbij is het essentieel dat middelen om basisbehoeften te vervullen (zoals energie, voeding en vervoer) voor iedereen betaalbaar en beschikbaar zijn.

Dit ontmoedigingsbeleid voorkomt dat mensen naast duurzaam en adaptatiegedrag ook gedrag blijven vertonen dat leidt tot een toename van klimaatrisico's. Een mix van ruimtelijk beleid, beprijzen en normeren kan dergelijk gedrag moeilijker, duurder, minder aantrekkelijk en minder vanzelfsprekend maken. Communicatie over waarom bepaalde beleidskeuzes worden gemaakt, wat de opbrengst van klimaatbeleid is en hoe wordt voorkomen dat bepaalde groepen in de samenleving onevenredig worden getroffen, is ook hier belangrijk.

Aanbeveling 2
Voer beleid om gedrag te ontmoedigen dat zorgt voor een toename van klimaatrisico's. Doe dit door ruimtelijk beleid, beprijzen, normeren en informeren.

De huidige inrichting van de omgeving versterkt juist vaak gedrag dat klimaatrisico's vergroot en werkt zo klimaat- en beleidsdoelen tegen. Mensen worden in hun dagelijks leven veelvuldig gestuurd en verleid tot consumptie, terwijl dit veel nadelen heeft voor henzelf, voor de samenleving en voor het klimaat. De overheid moet daarom ingrijpen op deze contraproductieve prikkels in de omgeving van mensen.

Aanbeveling 3
Neem contraproductieve prikkels weg die mensen stimuleren om gedrag te vertonen dat bijdraagt aan klimaatrisico's, zoals fossiele subsidies, en reclames en aanbiedingen gericht op consumptie van onder meer vlees, zuivel, benzineauto's en vliegreizen.

3.2 Aanbevelingen voor structureler gedragsbeleid

Er zijn verschillende redenen waarom gedragsbeleid nu nog niet structureel wordt gevoerd. Dit heeft te maken met de manier waarop de wisselwerking tussen de samenleving, markt en publieke sector is georganiseerd. Gedragsbeleid is op verschillende manieren structureler te maken, door veranderingen door te voeren rond een aantal belangrijke barrières.

Gevestigde belangen, vooral uit het bedrijfsleven, hebben een luide stem in het publieke debat, en hebben veel interactie met de politiek en overheid. Veel burgers zijn ontevreden omdat ze vinden dat de regering te veel naar deze machtige partijen luistert en daarmee de belangen van gewone burgers uit het oog verliest. Dit ondermijnt het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid, inclusief gedragsbeleid. Het invoeren van bijvoorbeeld

een lobbyregister kan transparantie vergroten en invloed beperken. Het versterken van procedurele rechtvaardigheid door burgers en maatschappelijke organisaties beter te betrekken kan zorgen voor een betere balans tussen de invloed van gevestigde belangen en gewone burgers.

Aanbeveling 4
Maak de invloed van partijen met gevestigde belangen transparanter en perk deze invloed in. Betrek maatschappelijke organisaties en burgers beter bij beleidsvorming.

Mensen vinden het belangrijk dat gedragsbeleid rechtvaardig is. Daarom is het van belang om oneerlijkheden vanaf het begin te voorkomen. Naast het principe 'de vervuiler betaalt', hechten burgers sterk aan 'verdeling naar draagkracht' en het voorkomen van achteruitgang bij mensen met lagere inkomens. Veel Nederlanders vinden dat lage inkomensgroepen onevenredig worden getroffen door klimaatbeleid in het algemeen en gedragsbeleid in het bijzonder. Rechtvaardiger beleid zal de maatschappelijke steun voor maatregelen vergroten.

Aanbeveling 5
Waarborg rechtvaardigheid in beleid gericht op duurzaam en adaptatiegedrag, bijvoorbeeld door (meer) te beprijzen vanaf bovengemiddeld gebruik, progressieve belastingen, of compensatie.

Binnen de Rijksoverheid is er beperkt aandacht voor het potentieel van gedragsbeleid. Dit potentieel zou veel beter benut kunnen worden als gedragskennis structureel wordt ingebed binnen de organisatie van de Rijksoverheid.

Aanbeveling 6
Zet het potentieel en de noodzaak van structureel gedragsbeleid binnen de overheid op directieniveau op de agenda. Vergroot gedragskennis en -capaciteit op drie verschillende manieren binnen de overheid: basiskennis bij alle dossierhouders, gedragsexperts per departement, en een expertisepunt tussen de departementen.

Bijlage 1: Effectiever en structureler gedragsbeleid in de praktijk

Toepassing van de genoemde aanbevelingen leidt tot een effectieve beleidsmix. Deze toepassing vraagt om vooronderzoek door beleidsmakers, maar niet altijd om extra wetenschappelijk onderzoek. Er is namelijk al veel kennis beschikbaar. Het is nu tijd om aan de slag te gaan met gedragsbeleid, en daarbij al doende te leren door beleid continu te evalueren.

We focussen op drie illustratieve voorbeelden van duurzaam en adaptatiegedrag. Deze voorbeelden zijn gekozen omdat ze alledaags zijn, een substantiële klimaatimpact hebben en kunnen rekenen op maatschappelijk draagvlak. Daarnaast hebben we zowel mitigatie- als adaptatiegedrag als voorbeelden genomen. Deze voorbeelden zijn bedoeld ter illustratie en zijn niet volledig. Van elk van de drie gedragingen is een beknopte analyse gemaakt van de factoren die van invloed zijn op duurzaam en adaptatiegedrag en op gedrag dat klimaatrisico's vergroot; in volgorde van meest tot minder bepalende factoren. Vervolgens stellen we een mix aan beleidsinstrumenten voor, waarin positieve en negatieve prikkels worden gecombineerd en contraproductieve (perverse) prikkels worden weggenomen. Daarbij gaan we in op rechtvaardigheid van maatregelen.

Korte afstanden vaker afleggen met de fiets of lopend in plaats van per auto

Impact van meer lopen en fietsen in plaats van autorijden

Het vervangen van alle autoritten in Nederland onder de 7,5 km door fietsen of lopen kan tot ongeveer 1,9 Mton CO_2-emissiereductie opleveren.[1] Dit komt neer op ongeveer 12% van de totale uitstoot door personenwagens in Nederland (15,6 Mton).[2] Korte reizen (onder de 7,5 km), zoals naar werk, familie of winkels, vormen 68% van alle reizen in Nederland. Meer dan de helft van alle reizen tussen 3,7 en 7,5 km wordt met de auto gemaakt.[3] Ongeveer de helft van de Nederlandse huishoudens bezit één auto, een kwart bezit géén auto en het laatste kwart twee of meer auto's.[4]

Korte autoritten vervangen door fietsen of lopen (actieve mobiliteit) heeft nog meer voordelen.[5] Actieve mobiliteit heeft positieve effecten op de gezondheid[6] en leidt tot een langer leven, ook als rekening wordt gehouden met een grotere blootstelling aan luchtvervuiling en verkeersongevallen.[7] Minder autorijden verlaagt de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof, waardoor de kans op luchtwegaandoeningen daalt.[8] Vooral verkeer binnen de bebouwde kom, waar de meeste korte ritten worden afgelegd, is slecht voor de lokale luchtkwaliteit. Actieve mobiliteit zorgt ook voor minder uitgaven aan brandstof.

Draagvlak

Een meerderheid van de Nederlanders (65%) is bereid om autoritten onder de 7,5 km te vervangen door de fiets of het ov.[9] Mensen lijken daarnaast te onderschatten in hoeverre anderen ook voorstander zijn van mobiliteit zonder auto (pluralistische onwetendheid).[10]

Inspelen op belangrijke factoren die duurzaam en niet-duurzaam gedrag bepalen

Omstandigheden

De aanwezige infrastructuur is een belangrijke bepalende factor van hoe men korte ritten maakt.[11] Nederland heeft, vergeleken met veel andere landen, veilige fiets- en wandelpaden binnen en buiten steden.[12] Hierdoor is actieve mobiliteit op veel plekken gemakkelijk en aantrekkelijk, maar waar dat nog niet het geval is kan de infrastructuur worden verbeterd. De aanleg van gescheiden fietspaden, straten waar fietsers hoofdgebruikers zijn en het nemen van verkeersremmende maatregelen, zoals 30 km/u zones, drempels of autoluwe zones , leidt ertoe dat mensen meer gaan fietsen.[13]

Tegelijkertijd zijn vrijwel alle plekken in Nederland goed te bereiken met de auto en is parkeren op werklocaties of buiten stadscentra veelal gratis, waardoor ook autogebruik gemakkelijk en aantrekkelijk is.[14] Veel mensen vinden de het gebruik van auto's dan ook normaal en vanzelfsprekend en staan weinig stil bij de nadelen.[15] Het gebruik van de auto kan minder de norm worden door infrastructurele maatregelen, zoals parkeerplekken weghalen in (stads)centra, verkeerszones instellen,[16] wegen vernauwen, vergroenen of afsluiten ('knippen'), of door een spits- of parkeerheffing in te voeren.[17]

Motivatie

Verschillende overwegingen stimuleren mensen om te lopen en te fietsen, waaronder meer bewegen, gezondheid en het milieu minder belasten.[18] Een publiekscampagne over gezondheids- en milieuvoordelen van actieve mobiliteit kan inspelen op deze motivaties, maar is op zichzelf niet genoeg om gedrag te veranderen.[19] Voor

1 TNO (2025b).
2 CBS (2025).
3 CBS (2024a).
4 KiM (2022).
5 Maibach et al. (2009).
6 RIVM (2024b).
7 de Hartog et al. (2010).
8 RIVM (2023a), p25.
9 Milieu Centraal (2025), p70.
10 Walker en te Brömmelstroet (2025).
11 Pearson et al. (2025).
12 Kuipers (2013).
13 Pearson et al. (2025); WHO (2022); Buehler et al. (2017).
14 Verkade en te Brömmelstroet (2020).
15 Walker en te Brömmelstroet (2025).
16 Kuss en Nicholas (2022).
17 Kuss en Nicholas (2022); WHO (2022); Buehler et al. (2017).
18 Javaid et al. (2020).
19 Winters et al. (2017).

sommigen is de stress die autorijden oplevert een reden om geen auto te rijden.[20]

Motivaties voor autobezit en -gebruik zijn dat autorijden relatief snel en comfortabel is, en gemakkelijk is bij het vervoeren van bijvoorbeeld spullen of kinderen van en naar school.[21] Alternatieve vervoerswijzen moeten daarom kunnen concurreren qua comfort en gemak. Voor veel mensen draagt een auto of het autorijden bij aan status en identiteit, wat autogebruik stimuleert; autoreclames kunnen dit versterken.[22]

Persoonlijke bekwaamheden

Er kunnen persoonlijke omstandigheden zijn waardoor lopen of fietsen niet gaat, zoals fysieke of mentale beperkingen.[23] Ook beperkte financiële middelen of geen fiets bezitten kunnen een bepalende factor zijn. Het fiscaal aantrekkelijk maken om te fietsen naar het werk door een hogere reiskostenvergoeding en een gratis (elektrische) fiets zorgen ervoor dat meer werknemers gaan fietsen.[24] Ook het Nationaal Burgerberaad Klimaat stelt voor om de reiskostenvergoeding voor fietsen naar het werk te verhogen naar 50 cent per kilometer.

Keuzeprocessen

Vervoerskeuzes zijn veelal gewoontes.[25] Bij belangrijke levensgebeurtenissen, zoals verhuizen, samenwonen, een kind krijgen of een nieuwe baan of opleiding starten, nemen mensen vaak nieuwe beslissingen over hun mobiliteit. Hier kunnen deze gewoontes doorbroken worden.[26] Een persoonlijk reisadvies voor leerlingen en ouders kan zorgen voor meer lopen en fietsen en een gratis (elektrische) fiets stimuleert werknemers om meer te fietsen.[27] Combinaties van maatregelen, zoals een gratis ov-pas voor werknemers met vervoer van werkplek naar het station, of een persoonlijk reisadvies voor medewerkers in combinatie met betere infrastructuur, zorgen voor minder autokilometers.[28]

Rechtvaardigheid

Mobiliteitsbeleid gericht op het ontmoedigen van autogebruik voor korte afstanden kan onrechtvaardig zijn voor mensen die minder draagkrachtig zijn of die afhankelijk zijn van gemotoriseerd vervoer. Voor zulke groepen is aanvullend beleid nodig, zoals speciale parkeerplekken voor mindervaliden of uitzonderingsregels voor laden en lossen van veel spullen. Onrechtvaardigheid is te voorkomen door voorzieningen (zoals winkels en scholen) dichtbij woonkernen te plaatsen, door te zorgen voor goede alternatieven (zoals door (elektrische) (bak)fietsen en brommobielen te subsidiëren) en door het openbaar vervoer betrouwbaarder, frequenter, betaalbaarder en fijnmaziger te maken. Hierbij is het belangrijk rekening te houden met het onderscheid tussen stad en platteland: er is doorgaans een hogere auto-afhankelijkheid op het platteland, waarvoor gericht beleid nodig is.[29]

Beleidsmix

Aan het begin van dit hoofdstuk beschreven we dat, omdat keuzes en gedrag door meerdere factoren worden beïnvloed, er een mix van beleidsinstrumenten en maatregelen nodig is, waarin positieve en negatieve prikkels worden gecombineerd en contraproductieve (perverse) prikkels worden weggenomen. Er zijn verschillende overzichtsstudies die op een rij zetten welke combinaties van maatregelen effectief zijn in het veranderen van mobiliteitsgedrag.[30] In Tabel 1 zetten we uiteen welke maatregelen fietsen en lopen gemakkelijk, betaalbaar, de norm en aantrekkelijk maken, en welke maatregelen korte afstanden met de auto ontmoedigen. Het overzicht is niet uitputtend; er zijn andere maatregelen mogelijk.

Duurzamer eten

Impact van duurzamer eten: meer plantaardig en minder dierlijk

Het gemiddelde Nederlandse dieet stoot ongeveer 3,78 kg CO_2-eq per persoon per dag (p.p.p.d.) uit, waarvan bijna 60% komt door de consumptie van dierlijke producten (vlees: 1,14 kg, zuivel: 0,55 kg, kaas: 0,29 kg, vis: 0,10 kg, eieren: 0,06 kg).[31] Alle Nederlanders samen zijn verantwoordelijk voor ongeveer 25 Mton CO_2-eq per jaar door de consumptie van dierlijke producten. Er is veel broeikasgasreductie mogelijk, die uiteraard afhankelijk is van de vermindering die nagestreefd wordt. Wanneer men bijvoorbeeld gemiddeld één keer per week vlees eet en 12% minder zuivel, betekent dit 8,1 Mton emissiereductie.[32]

Het volgen van een duurzaam dieet met meer plantaardige en minder dierlijke eiwitten is ook gezonder.[33] Een dieet met ongeveer een verdubbeling van de consumptie van fruit, groenten, peulvruchten en noten en meer dan een halvering van de consumptie van toegevoegde suikers, eieren, zuivel, pluimvee en rood vlees zorgt voor een lagere kans op aandoeningen aan hart, bloedvaten en stofwisseling, kanker en sterfte.[34]

[20] Gatersleben (2013) .

[21] Gatersleben en Appleton (2007); Gatersleben en Haddad (2010); Gatersleben en Uzzell (2007); Steg (2003); Westman et al. (2017).

[22] KiM (2022).

[23] Millonig (2021).

[24] Coalitie Anders Reizen (2025); Söderberg et al. (2021).

[25] Maio et al. (2007); Whittle et al. (2022); Pearson et al. (2025).

[26] Javaid et al. (2020); Kirkman (2019); Verplanken et al. (2008); Whittle et al. (2022).

[27] Pearson et al. (2025); Söderberg et al. (2021).

[28] Kuss en Nicholas (2022).

[29] Pot et al. (2020).

[30] Kuss en Nicholas (2022); Pearson et al. (2025).

[31] RIVM (2024a).

[32] TNO (2025b).

[33] Gezondheidsraad (2023).

[34] Liu et al. (2024); Stubbendorff et al. (2025); Willett (2019).

Duurzaam gedrag stimuleren	Niet-duurzaam gedrag ontmoedigen
Gemakkelijk maken door: ▶ Veilige fiets- en wandelpaden, bijvoorbeeld door autoluwe buurten, 30 km/u zones, gescheiden fietspaden, straten waar fietsers hoofdgebruikers zijn ▶ Bereikbare (publieke) voorzieningen ▶ Persoonlijk reisadvies bij start nieuwe baan of verhuizing ▶ Intelligente verkeerslichten die voetgangers/fietsers voorrang geven, (zie: Gemeente Groningen, 2023). **Betaalbaar maken door:** ▶ Stimuleren van fiets-regelingen werkgevers, zoals hogere reiskostenvergoeding of gratis/goedkope (elektrische) fiets **De norm maken door:** ▶ Beleid voeren op lopen en fietsen van korte afstanden (signaal afgeven) ▶ Communiceren dat veel mensen korte afstanden per fiets of te voet willen afleggen ▶ Communiceren meer fietsen en lopen voor het klimaat belangrijk is **Aantrekkelijk maken door:** ▶ Publiekscampagne gericht op gezondheid en bewegen ▶ Communiceren van voordelen voor klimaat en gezondheid ▶ Fietsbeloningsprojecten (zie: Rijkswaterstaat, 2026).	**Minder gemakkelijk maken door:** ▶ Autoluwe buurten en 30 km/u zones ▶ Wegen vernauwen, vergroenen of afsluiten ▶ Minder parkeerplekken **Minder betaalbaar maken door:** ▶ Heffingen zoals tolheffing in stadscentra, spits/fileheffing of (hogere) parkeertarieven ▶ Accijnsverlaging sneller afbouwen **De norm veranderen door:** ▶ Ontmoedigingsbeleid voeren op het gebruik van fossiele brandstofauto's (signaal afgeven) ▶ Reclames voor vervuilende auto's verbieden ▶ Communiceren dat minder gebruik maken van auto's die rijden op fossiele brandstof voor het klimaat belangrijk is **Minder aantrekkelijk maken door:** ▶ Reclames voor vervuilende auto's verbieden ▶ Campagne gericht op hoge kosten autogebruik
Waarborg rechtvaardigheid door	
▶ Goede bereikbaarheid voor minder-validen (bijvoorbeeld door speciale parkeerplekken of ontheffingen) ▶ Laden en lossen gemakkelijk maken/houden voor bewoners en ondernemers ▶ Vervoer voor korte afstanden betaalbaar maken/houden voor iedereen ▶ Rekening houden met onderscheid tussen stad en platteland ▶ Goede alternatieven verschaffen, zoals fijnmazig openbaar vervoer, elektrische deelmobiliteit, buurthubs	

Tabel 1. Overzicht beleidsopties korte afstanden vaker afleggen met de fiets of lopend.

Gemiddeld eten Nederlanders ongeveer 76 gram eiwitten per persoon per dag;[35] dat is meer dan de meeste mensen nodig hebben.[36] In 2024 is in Nederland 60% van deze eiwitten afkomstig van dierlijke producten en komt 40% uit plantaardige bronnen.[37] Dierlijke eiwitten belasten het milieu fors door broeikasgasuitstoot, watergebruik, luchtvervuiling, land-, grond- en waterdegradatie en biodiversiteitsverlies.[38] Ongeveer de helft van het Nederlandse grondoppervlak is bestemd voor de vee-industrie.[39] Ook importeert Nederland per jaar ongeveer drie miljard euro aan sojaproducten uit Brazilië en de VS, veelal voor veevoer.[40] Sojaproducten uit Latijns-Amerika zorgen voor ontbossing, bosdegradatie en verdere aantasting van bos-ecosystemen, wat het broeikasgaseffect versterkt. Een voedingspatroon met 40% in plaats van 60% dierlijke eiwitten kan de milieu-impact van de Nederlandse voedselconsumptie met 25% verminderen.[41] Wereldwijd wordt ongeveer 26% van het ijsvrije landoppervlak gebruikt voor het grazen van vee, en nog 33% is bestemd voor het produceren van veevoer. Door het wereldwijd volgen van een duurzaam dieet is de wereld te voeden met ruim 40% minder landbouwgrond en 80% minder zoetwater.[42]

Draagvlak

Een meerderheid van de Nederlanders staat ervoor open om minder vlees te eten: 53% zou maximaal drie dagen per week vlees willen eten.[43] Voor minder zuivel eten (maximaal 1 portie zuivel per dag) staat een kleinere groep (36%) open.

[35] RIVM (2024a).
[36] Voedingscentrum (n.d.).
[37] WEcR (2024).
[38] FAO (2006).
[39] Nieuwscheckers (2021).
[40] CBS (2023b).
[41] Gezondheidsraad (2023).
[42] Rulli et al. (2024).
[43] Milieu Centraal (2025).

Inspelen op belangrijke factoren die duurzaam en niet-duurzaam gedrag bepalen

Omstandigheden

In de voedselomgeving worden dierlijke eiwitten momenteel vaak neergezet als de standaard. Het aanbod aan plantaardige eiwitten in bijvoorbeeld supermarkten, winkels en restaurants is de afgelopen jaren toegenomen, maar is nog steeds veel beperkter dan het aanbod aan dierlijke producten.[44] Daardoor is het eten van dierlijke eiwitten gemakkelijker en vanzelfsprekender dan het eten van plantaardige eiwitten. Het Nationaal Burgerberaad Klimaat stelt voor (al is het met 69% voorstanders geen aanbeveling geworden) om door middel van wet- en regelgeving het aanbod aan dierlijke eiwitten in supermarkten jaarlijks met 2% te verlagen.

Door plantaardige opties meer beschikbaar en zichtbaarder te maken en als 'defaults' (standaard) aan te bieden gaan mensen meer plantaardige eiwitten eten.[45] Ook het verkleinen van vleesporties en het vergroten van groenteporties zorgt ervoor dat mensen meer plantaardige eiwitten eten.[46] Het helpt om het aanbod van plantaardige producten te vergroten op plekken waar mensen *moeten* zijn, zoals tankstations, treinstations, scholen, ziekenhuizen, universiteiten, kazernes, gevangenissen en overheidsgebouwen.

Door plantaardige eiwitten relatief goedkoper te maken dan dierlijke eiwitten zullen meer mensen aangezet worden om plantaardige opties kiezen.[47] Het eten van dierlijke eiwitten is nu relatief goedkoop, omdat meer dan 80% van de Europese landbouwsubsidies naar de veeteelt gaat.[48] De prijs van plantaardige eiwitten is nu vergelijkbaar met die van dierlijke eiwitten.[49] Plantaardige eiwitten kunnen goedkoper worden door belastingen te verlagen of subsidiestromen om te buigen. De prijs voor dierlijke producten zal hoger zijn wanneer de klimaat- en milieukosten van producten doorgerekend worden in de verkoopprijs, door een belasting voor dierlijke eiwitten in te voeren, vlees- en zuivelsubsidies af te schaffen[50] en prijspromoties voor vlees te verbieden of in te perken.[51]

De meeste Nederlanders eten vlees en zuivel en ze zijn alom aanwezig. Met andere woorden: het is de norm om vlees en zuivel te eten. Belangrijke redenen om dierlijke eiwitten te eten is dat men het lekker vindt en het een gewoonte is.[52] Veel mensen hebben bovendien positieve emoties bij vlees eten, door de smaak maar ook omdat het onderdeel is van tradities en cultuur.[53] Omdat veel mensen ervoor openstaan, kan duurzamer eten (minder dierlijk en meer plantaardig) ook de norm worden. Het verbieden of inperken van reclames voor dierlijke producten brengt mensen minder in verleiding om dergelijke producten te kopen en leidt ertoe dat vlees eten minder de norm wordt.[54]

Persoonlijke bekwaamheden

Een gebrek aan kookvaardigheden weerhoudt mensen om meer plantaardig eten.[55] Omdat de meeste mensen zijn opgegroeid met vlees en zuivel zijn deze onderdeel van de kookstijl en -vaardigheden. Informatie en ervaringen met plantaardig koken en eten kunnen ertoe leiden dat mensen meer openstaan voor plantaardige opties.[56] Echter, alleen persoonlijke bekwaamheden stimuleren met informatiecampagnes is niet genoeg. Door bijvoorbeeld recepten te delen, proeverijen te organiseren, vloggers en sociale media in te zetten en onderwijs over gezonde voeding aan te bieden kan aan mensen worden getoond hoe het kan.

Verder blijkt het dat niet iedereen weet dat het eten van dierlijke producten leidt tot milieuproblemen.[57] Via voorlichting is het kennisniveau over dit onderwerp te verhogen.

Motivaties

Voor mensen die geen vlees eten is dierenwelzijn een belangrijke motivatie voor een plantaardig dieet, naast gezondheid en het klimaat.[58] Voor mensen die bewust minder vlees eten (flexitariërs) zijn gezondheid en 'vlees niet zo lekker vinden' belangrijke motivaties. Informatie en voorlichting die aansluit bij persoonlijke waarden kunnen de positieve houding van mensen ten opzichte van meer plantaardig eten vergroten.[59] Ook informatie over persoonlijke voordelen op het vlak van gezondheid, voedingswaarde en veiligheid dragen bij aan het stimuleren van de consumptie van plantaardige eiwitten, maar aanvullend beleid is nodig om te zorgen dat het leidt tot vermindering vleesconsumptie.[60]

Rechtvaardigheid

Het verhogen van de prijs voor dierlijke producten wordt vaak ervaren als oneerlijk omdat het lagere inkomensgroepen het hardst treft en hogere inkomens er weinig van merken.[61] Dit is deels te voorkomen door bijvoorbeeld vooral de prijs te verhogen van extra belastende

44 WEcR (2024).
45 Lohmann et al. (2026); Taufik et al. (2019); Ran et al. (2025).
46 Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
47 Balagtas et al. (2024); Bryant et al. (2024).
48 Kortleve et al. (2024).
49 Springmann et al. (2021); Qustionmark (2024).
50 Dier & Recht (n.d.).
51 Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
52 Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
53 Onwezen en Dagevos (2024).
54 Ran et al. (2024).
55 Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
56 Ran et al. (2024); Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
57 Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
58 CBS (2021).
59 Balagtas et al. (2024).
60 Dagevos en Onwezen (2025); Onwezen en Dagevos (2024).
61 TNO (2021b).

of luxeproducten (zoals Japans rundvlees of verse tonijn dat per vliegtuig arriveert). Verder kunnen tegelijkertijd plantaardige alternatieven goedkoper worden gemaakt, waardoor lagere inkomens er netto positiever uit kunnen komen.[62] Overigens is het draagvlak voor een vleesbelasting mogelijk hoger dan wordt aangenomen: ongeveer 60% van de Nederlanders steunt een vleestaks van 1 euro per kilo indien de opbrengsten gaan naar het verminderen van dierenleed en broeikasgasuitstoot en naar betere lonen in slachthuizen en op boerderijen.[63]

Beleidsmix

Aan het begin van dit hoofdstuk beschreven we dat er een mix van beleidsinstrumenten en maatregelen nodig is, waarin positieve en negatieve prikkels worden gecombineerd en contraproductieve (perverse) prikkels worden weggenomen. Er zijn verschillende overzichtsstudies die op een rij zetten welke combinaties van maatregelen effectief zijn in het veranderen van voedselkeuzes.[64] In Tabel 2 zetten we uiteen welke maatregelen meer plantaardig eten makkelijk, betaalbaar, de norm en aantrekkelijk maken, en welke maatregelen het eten van veel dierlijke producten eten ontmoedigen. Het overzicht is niet uitputtend; er zijn andere maatregelen mogelijk.

Tuin vergroenen

Impact van de tuin vergroenen

Ruim 56.000 hectare in Nederland is particulier tuinoppervlak; dit komt ongeveer overeen met tien keer het oppervlak van het park De Hoge Veluwe.[65] Ongeveer vijf miljoen huishoudens hebben een tuin, waarvan ruim twee miljoen een tuin van meer dan 100 m^2.[66] De meeste tuinen in Nederland (89%) zijn (deels) betegeld, waarvan 37% voor meer dan de helft uit tegels bestaan.[67] Tuinen in stedelijk gebied zijn het meest betegeld.

Een groene tuin met minder tegels kan extreme buien door klimaatverandering beter aan doordat regenwater beter kan wegzakken.[68] Verder zorgt een groene tuin voor verkoeling en is hij goed voor de biodiversiteit.[69] Een groenere omgeving draagt bij aan het welzijn en de gezondheid van mensen en kan helpen bij het herstel van stress en vermoeidheid.[70] Een biodiverse buitenomgeving zorgt bovendien voor een verbeterd auto-immuunsysteem bij buitenspelende kinderen.[71] Verder zijn voor de aanleg van een groene tuin minder producten nodig, zoals tegels, grind en bloembakken, die zorgen voor broeikasgasemissie.

Draagvlak

Ongeveer tweederde van de Nederlanders vindt het belangrijk om meer groen in hun tuin te hebben.[72] Ongeveer een kwart van de Nederlanders wil minder verharding realiseren in hun tuin en ruim 40% is bereid om de komende jaren meer beplanting toe te voegen.[73] In 2018 wilde ongeveer 50% van de Nederlanders het liefst een onderhoudsarme tuin, wat mensen over het algemeen associëren met een betegelde tuin.[74]

Inspelen op belangrijke factoren die adaptatiegedrag en gedrag dat klimaatrisico's vergroot bepalen

Omstandigheden

Sociale normen spelen een rol bij het vergroenen van tuinen. De meeste mensen willen een goede indruk maken en afkeuring van hun buren voorkomen.[75] Hoewel veel mensen zelf een tuin met bladeren, takken en onkruid niet afkeuren, verwachten ze dat hun buren dat wel doen.[76] Tegels zijn een gemakkelijke manier om deze nette indruk te wekken.[77] Tegelijkertijd worden 'onderhoudsarme' tuinen met voornamelijk tegels en grind door sommigen negatief beoordeeld. Het blijkt dat in buurten waar veel tuinen betegeld zijn, mensen hun tuin ook eerder betegelen.[78] De aanwezigheid van plantentuinen in een straat leidt ertoe dat meer mensen kiezen voor een groene tuin. De overheid kan het patroon van meer betegeling doorbreken door de openbare ruimte te vergroenen: een groene omgeving kan mensen aanzetten om hun eigen tuin te vergroenen.[79] Of door buurtbewoners met elkaar in gesprek te brengen over plantentuinen, waardoor ze erachter kunnen komen dat de sociale norm anders is dan gedacht.[80] Ook initiatieven waarin buren, ondersteund door hun gemeente, gezamenlijk geveltuintjes aanleggen blijken vaak succesvol.

Trends en commercie beïnvloeden hoe mensen hun tuin inrichten.[81] Commerciële partijen presenteren de tuin als een verlengstuk van de woning en moedigen mensen aan om spullen te kopen zoals tuinmeubilair, verlichting en buitenkeukens. Maar tuincentra kunnen ook een rol spelen in het vergroenen van tuinen door hun aanbod (zoals geschikte (inheemse) planten) en bij het informeren van hun klanten over een groene tuin.[82]

62 Schaper et al. (2025).
63 Ipsos (2023).
64 Onwezen & Dagevos, 2024, Bryant et al (2024).
65 Verberne et al. (2016).
66 SCP (2016).
67 Stichting Steenbreek (2023).
68 Kennisportaal Klimaatadaptatie (z.d.).
69 degroenestad.nl (z.d.); WUR (z.d.).
70 Freeman et al. (2012).
71 Roslund (2020); Roslund (2021).
72 Milieu Centraal (2023a).
73 Milieu Centraal (2023a).
74 Beumer (2018).
75 Vollaard (2024); Vollaard (2023) .
76 Venhuizen (2022).
77 Vollaard (2024); Vollaard (2023).
78 SCP (2016); Nassauer et al. (2009).
79 Stobbelaar et al. (2021).
80 Vollaard (2024).
81 SCP (2016); Rietkerk et al. (2016).
82 Kennisportaal Klimaatadaptatie (2024); GA-Eagles (2021).

Duurzaam gedrag stimuleren	Niet-duurzaam gedrag ontmoedigen
Gemakkelijk maken door: ▶ Aanbod plantaardige voeding vergroten in supermarkten, winkels, restaurants, en op plekken waar mensen moeten zijn (bijv. ziekenhuizen, scholen, overheidsgebouwen) ▶ Kookcursussen geven over het bereiden van gezonde en lekkere plantaardige maaltijden ▶ Informatie over plantaardig koken, recepten delen **Betaalbaar maken door:** ▶ BTW op plantaardig voedsel verlagen ▶ Plantaardige alternatieven subsidiëren **De norm maken door:** ▶ Beleid voeren op meer plantaardig eten (signaal afgeven) ▶ Plantaardige voeding meer zichtbaar en de default (standaard) maken ▶ Communiceren dat veel, en steeds meer, mensen open staan voor duurzamer eten ▶ Plantaardige dagen in kantines en catering van openbare gebouwen **Aantrekkelijk maken door:** ▶ Voorlichting die aansluit bij persoonlijke waarden: bijvoorbeeld over gezondheidsvoordelen van plantaardig voedsel	**Minder gemakkelijk maken door:** ▶ Aanbod dierlijke voeding in supermarkten en winkels beperken (bijv. jaarlijks met 2%) **Minder betaalbaar maken door:** ▶ Milieu- en klimaatkosten van dierlijke producten aan keten doorrekenen (*true pricing*) ▶ Heffing op vlees- en zuivel, waarbij opbrengsten bijvoorbeeld worden besteed aan klimaatbegroting of juist terugvloeien naar mensen die weinig dierlijke eiwitten consumeren (zoals in een duurzaamheidsdividend, zie: Rli (2025)). ▶ Subsidies op vlees en zuivel afschaffen **De norm veranderen door**: ▶ Ontmoedigingsbeleid voeren op het eten van dierlijke producten voeren (signaal afgeven) ▶ Reclames en prijspromoties voor dierlijke producten verbieden of inperken **Minder aantrekkelijk maken door:** ▶ Reclames en prijspromoties voor dierlijke producten verbieden of inperken ▶ Voorlichting over klimaat- en milieuproblemen door het eten van dierlijke producten
Waarborg rechtvaardigheid door	
▶ Gezonde voeding voor iedereen betaalbaar te maken/houden ▶ Belasten van luxeproducten met een grote klimaatimpact	

Tabel 2. Overzicht beleidsopties duurzaam eten.

In een aantal Amsterdamse wijken is een grote kans op wateroverlast. De gemeente Amsterdam heeft daarom voor deze wijken normen opgesteld voor maxima voor het betegelde oppervlak in tuinen. Daarnaast kan wetgeving effectief zijn om het betegelen van tuinen te beperken. Zo geldt in de meeste Duitse deelstaten sinds een aantal jaar een verbod op nieuwe en soms ook bestaande versteende tuinen.[83] In veel Duitse bouwverordeningen wordt voorgeschreven dat tuinen voldoende waterdoorlatend en niet betegeld moeten zijn. In Nederland stellen sommige woningcorporaties in huurcontracten regels op voor de hoeveelheid verharding in tuinen. Anderzijds kunnen huurders soms hun tuin niet vergroenen, omdat verhuurders dat niet toestaan.[84] De Rijksoverheid kan woningcorporaties ondersteunen en stimuleren om te vergroenen.[85]

Persoonlijke belemmeringen

De belangrijkste reden om een tuin (deels) betegelen of niet te vergroenen is dat men denkt dat een groene tuin veel onderhoud kost.[86] Daarom kan informatie over plantschema's voor groene tuinen die niet veel tijd en werk kosten mensen helpen.[87] Ook informatie en voorbeelden over hoe een verwilderde en verzorgde tuin samengaan (bijv. verwildering inkaderen door een pad, gemaaide rand of haag) kan mensen stimuleren om hun tuin te vergroenen.[88]

Daarnaast vinden mensen het een gedoe om hun tuin te vergroenen, onder meer omdat ze tegels moeten verwijderen, planten moeten uitzoeken en kopen.[89] Door bewoners te helpen om van hun tegels af te komen met faciliteiten zoals tegel-ophaal-services en goedkope of gratis aanhangwagens en bakfietsen, kunnen mensen dit gedrag gemakkelijker vertonen. Dergelijke diensten worden in de praktijk gebruikt. Mensen blijken sneller geneigd om maatregelen te treffen als ze ondersteuning krijgen bij het uitvoeren of onderhouden van de maatregel.[90]

Mensen blijken bereid om zelf financieel bij te dragen aan klimaatadaptieve maatregelen.[91] Hoewel de betaalbaarheid van vergroenen niet de meest bepalende factor lijkt voor mensen die nu maatregelen nemen, blijkt een tegemoetkoming in de kosten de intentie om maatregelen te treffen te vergroten. De overheid kan mensen die hun tuin vergroenen daarom financieel belonen; bijvoorbeeld door (meer) subsidies voor groene tuinen in te stellen of door de WOZ-waarde van huishoudens te corrigeren

[83] Broesder (2025).
[84] Motivaction (2024a).
[85] Snep en Klostermann (2023).
[86] Milieu Centraal (2023a).
[87] Beumer (2018).
[88] Vollaard (2024).
[89] Motivaction (2024a).
[90] Behavioural Insights Nederland & Inspire to Act (2020).
[91] Behavioural Insights Nederland & Inspire to Act (2020); van Valkengoed et al. (2021).

voor de hoeveelheid groen die hun tuin bevat, net zoals in Duitsland.[92] Omdat bewoners vaak niet weten dat er subsidies of kortingen bestaan voor adaptatiemaatregelen, is het belangrijk dat gemeenten daar duidelijker over communiceren.[93]

Motivaties

Mensen zijn eerder geneigd adaptatiegedrag te vertonen als ze denken dat dit bijdraagt aan het verminderen van klimaatrisico's.[94] De meeste mensen vinden het belangrijk dat er natuur en groen in hun omgeving is en dat ze verschillende dieren in de tuin kunnen zien. Het communiceren van de positieve effecten van een groene omgeving (koelte, afwatering, vogels en andere dieren) kan mensen daarom stimuleren om hun tuin te vergroenen.

Inwoners kunnen ook via andere motivaties worden aangesproken om hun tuin te vergroenen. In Rotterdam maakten inwoners in 2024 kans op een stukje gras uit voetbalstadion De Kuip wanneer zij tegels uit hun tuin haalden.[95]

Rechtvaardigheid

Groen in de omgeving is niet eerlijk verdeeld. Met name in compacte wijken in stedelijk gebied is weinig groen, waardoor bijvoorbeeld de temperatuur tijdens hete periodes stijgt (hitte-eiland effect). In wijken en buurten waar mensen met hogere inkomens wonen is het algemeen meer en beter groen aanwezig.[96] In buurten met minder openbaar en privé groen wonen gemiddeld meer mensen die moeite hebben met rondkomen.[97] Bovendien blijken subsidies en services voor vergroenen vaker terecht te komen bij hoger opgeleiden: zij hebben de kennis over en toegang tot de overheid en regelingen.[98] Bij beprijzen kunnen voornamelijk mensen lagere inkomens geraakt worden.

Beleidsmix

In onze aanbevelingen beschreven we dat er een mix van beleidsinstrumenten en maatregelen nodig is, waarin positieve en negatieve prikkels worden gecombineerd en contraproductieve (perverse) prikkels worden weggenomen. Vergeleken met de twee eerder beschreven cases is er minder kennis over welke combinaties van maatregelen effectief zijn in het veranderen van keuzes rondom het vergroenen van tuinen. In Tabel 3 zetten we op basis van bestaande inzichten uiteen welke maatregelen het vergroenen van de tuin makkelijk, betaalbaar, de norm en aantrekkelijk maken, en welke maatregelen het niet-vergroenen van tuinen ontmoedigen. Het overzicht is niet uitputtend; er zijn andere maatregelen mogelijk.

---

92 Zie ook NextGreen (2021).

93 Behavioural Insights Nederland & Inspire to Act (2020).

94 Van Valkengoed et al. (2024).

95 De Havenloods (2024).

96 De Vries et al. (2020).

97 Natuur en Milieu (2025).

98 Driessen et al. (2016).

Adaptatiegedrag stimuleren	Gedrag dat klimaatrisico's vergroot ontmoedigen
Gemakkelijk maken door: ▶ Tegeltaxi, ophaalservice, aanhangers, bakfietsen voor tuintegels ▶ Uitwisselen stekjes/gratis planten in de wijk/ plantenbieb ▶ Cursussen en informatie over de groene onderhoudsvrije tuin. ▶ Woningcorporaties groene tuin laten stimuleren **Betaalbaar maken door:** ▶ Subsidie op tuinvergroening, zoals groene daken **De norm maken door:** ▶ Beleid voeren op tuinvergroening (signaal afgeven) ▶ Openbare ruimte vergroenen door gemeenten ▶ Buitenruimte en omgeving (semi) overheidsgebouwen vergroenen ▶ Gesprekken organiseren tussen buurtbewoners over o.a. groene tuinen ▶ Communiceren dat veel mensen open staan voor vergroenen **Aantrekkelijk maken door:** ▶ WOZ-waarde woningen corrigeren voor hoeveelheid groen (belonen van groene tuin) ▶ Voorlichting over voordelen groene tuin: voor het klimaat (koelte en waterberging), biodiversiteit, gezondheid, en ontspanning ▶ Acties die aansluiten bij wat mensen belangrijk vinden, zoals hun voetbalclub	**Minder gemakkelijk maken door:** ▶ Regelgeving voor maximale betegeling tuinoppervlak ▶ Normeren verharde tuinen (sociale) huurwoningen bij oplevering **Minder betaalbaar maken door:** ▶ Milieu- en klimaatkosten doorrekenen in prijs van materialen (tegels, grind) **De norm veranderen door:** ▶ Ontmoedigingsbeleid voeren op het verharden van tuinen (signaal afgeven) ▶ Inperken van reclames en marketing van tuinproducten **Minder aantrekkelijk maken door:** ▶ Voorlichting over nadelen voor klimaat door het verstenen van tuinen
Waarborg rechtvaardigheid door	
▶ Lagere inkomens (financieel) ondersteunen bij vergroenen ▶ Meer bekendheid voor subsidies creëren bij iedereen	

Tabel 3. Overzicht beleidsopties tuin vergroenen.

Bijlage 2: geraadpleegde deskundigen

Voor de totstandkoming van dit advies is gesproken met onderstaande personen. De inhoud van het advies weerspiegelt niet noodzakelijkerwijs de standpunten van deze geraadpleegde experts.

Naam	Affiliatie
Fleur de Beaufort	TeldersStichting
Marjolein Demmers	Stichting Natuur en Milieu
Afke Groen	Hans van Mierlo Stichting
Yvonne de Kluizenaar	SCP
Nicole de Koning	TNO
Sandra Molenaar	Consumentenbond
Geerte Paradies	TNO
Ika van de Pas	Milieu Centraal
Judith Roumen	Milieu Centraal
Arjen Siegmann	Wetenschappelijk bureau voor het CDA
Will Tiemeijer	WRR
Peter van der Wilt	Consumentenbond

Bibliografie

Andre, P., Boneva, T., Chopra, F. & Falk, A. (2024). Globally representative evidence on the actual and perceived support for climate action. *Nature Climate Change*, *14*(3), 253-259. https://doi.org/10.1038/s41558-024-01925-3

Balagtas, J., Bryant, E. & Hubbell, C. (2024). CONSUMER FOOD INSIGHTS.https://ag.purdue.edu/cfdas/wp-content/uploads/2025/01/Report_202412.pdf

Bergquist, M., Nilsson, A., Harring, N. & Jagers, S. C. (2022). Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws. *Nature Climate Change*, *12*(3), 235-240.

Bernauer, T., Gampfer, R., Meng, T. & Su, Y.-S. (2016). Could more civil society involvement increase public support for climate policy-making? Evidence from a survey experiment in China. *Global Environmental Change*, *40*, 1-12.

Beumer, C. (2018). Show me your garden and I will tell you how sustainable you are: Dutch citizens' perspectives on conserving biodiversity and promoting a sustainable urban living environment through domestic gardening. *Urban Forestry & Urban Greening*, *30*.https://doi.org/10.1016/j.ufug.2017.09.010

Behavioural Insights Nederland & Inspire to Act. (2020). *Gedragsaanpak financiële prikkels voor klimaatadaptieve maatregelen*.

Bolderdijk, J. W. & Steg, L. (2015). Promoting sustainable consumption: The risks of using financial incentives. *Handbook of Research on Sustainable Consumption*.https://doi.org/10.4337/9781783471270.00033

Bouman, T., Bolderdijk, J., Renes, R., van der Wal, A., Paradies, G., Roeser, S., Grift, L., Uffelen, N. v., de Vries, G. & Onwezen, M. (2023). *Een verbod op fossiele reclame: essentieel, maar niet voldoende. Wetenschappelijk advies*. Rijksoverheid.https://open.overheid.nl/documenten/19b34bce-d4eb-4b7a-8fea-3aa9e269bf44/file

Bouman, T., Steg, L. & Dietz, T. (2024). The public demands more climate action, not less: Rising political climate opposition does not reflect public opinion. *Climatic Change*, *177*(11), 167.

Braun, C. & Fraussen, B. (2024). *Mozaïek van Belangen - Naar beter inzicht in de betrokkenheid van externen bij publieke besluitvorming*. Universiteit Leiden.https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/03/07/rapport-mozaiek-van-belangen

Broesder, P. (2025). Grindtuinen zijn populair. Net over de grens zijn ze verboden. Boetes kunnen flink oplopen. *DVHN*. https://dvhn.nl/groningen/grindtuinen-zijn-populair.-net-over-de-grens-zijn-ze-verboden.-boetes-kunnen-flink-oplopen-47231611.html

Bryant, C., Couture, A., Ross, E., Clark, A. & Chapman, T. (2024). A review of policy levers to reduce meat production and consumption. *Appetite*, *203*, 107684.

Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R. & Götschi, T. (2017). Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transport Reviews*, *37*(1), 4-28.

Bureau Onderstroom, C. (2025). *Burgerpanel duurzame eiwitconsumptie*.https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/18/rapport-burgerpanel-duurzame-eiwitconsumptie

Caggiano, H., Constantino, S. M., Greig, C. & Weber, E. U. (2024). Public and local policymaker preferences for large-scale energy project characteristics. *Nature Energy*, *9*(10), 1230-1240.

Campbell, T. H. & Kay, A. C. (2014). Solution aversion: On the relation between ideology and motivated disbelief. *Journal of personality and social psychology*, *107*(5), 809.

CBS. (2021). *Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2020*.https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2021/klimaatverandering-en-energietransitie-opvattingen-en-gedrag-van-nederlanders-in-2020?onepage=true

CBS. (2023a). *Klimaatverandering en energietransitie: opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2023*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek. https://longreads.cbs.nl/klimaatverandering-en-energietransitie-2023/

CBS. (2023b). *Nederland grootste importeur van soja, palmolie en cacao van de EU*. Centraal Bureau voor de Statistiek. Geraadpleegd op 3 oktober van https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/39/nederland-grootste-importeur-van-soja-palmolie-en-cacao-van-de-eu

CBS. (2024a). *Mobiliteit; per persoon, verplaatsingskenmerken, vervoerwijzen en regio's*. Centraal Bureau voor de Statistiek. Geraadpleegd op 15-08-2025 van https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84708NED/table?ts=1755249316727

CBS. (2024b). *Nederland Handelsland. Export, import en investeringen*. Centraal Bureau voor de Statistiek.https://longreads.cbs.nl/nederland-handelsland-2024/

CBS. (2024c). Opvattingen over klimaatverandering. In *Klimaatverandering en energietransitie. Opvattingen en gedrag van Nederlanders in 2023* (pp. 15–21). Centraal Bureau voor de Statistiek. https://longreads.cbs.nl/klimaatverandering-en-energietransitie-2023/opvattingen-over-klimaatverandering/

CBS. (2024d). *Toen en nu: hoe Nederland in 50 jaar veranderde - Volkstelling 2021 vergeleken met 1971*. https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2024/toen-en-nu-hoe-nederland-in-50-jaar-veranderde

CBS. (2025). *Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied; wegverkeer*. Geraadpleegd op 12 januari van https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85347NED?q=co2%20uitstoot%20wegverkeer

Clapp, J. (2021). The problem with growing corporate concentration and power in the global food system. *Nature Food*, *2*(6), 404-408. https://doi.org/10.1038/s43016-021-00297-7

Climate Change Laws of the world. (2021). *Law No 2021-1104 on the fight on climate change and resilience*. https://climate-laws.org/document/law-no-2021-1104-on-the-fight-on-climate-change-and-resilience_6f7e?

CLO. (2025). Broeikasgasvoetafdrukken Nederland, 2010–2021. *Compendium voor de Leefomgeving*. https://www.clo.nl/indicatoren/nl060305-broeikasgasvoetafdrukken-nederland-2010-2021

Coalitie Anders Reizen. (2025). *Onderzoek TU Delft en Coalitie Anders Reizen: 'Fietsonvriendelijk fiscaal klimaat in Nederland moet snel op de schop'*. Geraadpleegd op 12 januari van https://www.duurzaam-ondernemen.nl/onderzoek-tu-delft-en-coalitie-an-

ders-reizen-fietsonvriendelijk-fiscaal-klimaat-in-nederland-moet-snel-op-de-schop/
CPB. (2025). *Keuzes in Kaart 2027-2030* (Centraal Planbureau, Issue. Den Haag.
Creutzig, Roy, J., Devine-Wright, P., Díaz-José, J., Geels, F. W., Grubler, A., Maïzi, N., Masane, E., Mulugetta, Y. & Onyige, C. D. (2022). Demand, services and social aspects of mitigation. In P. R. Shukla, J. Skea, R. Slade, A. A. Khourdajie, R. v. Diemen, D. McCollum, M. Pathak, S. Some, P. Vyas, R. Fradera, M. Belkacemi, A. Hasija, G. Lisboa, S. Luz, & J. Malley (Eds.), *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press.
Dagevos, H. & Onwezen, M. (2025). Toward consumer-focused food policies: a toolbox for encouraging the protein transition. *Sustainability: Science, Practice and Policy*, *21*(1).https://doi.org/10.1080/15487733.2025.2454060
De Coninck, H., Revi, A., Babiker, M., Bertoldi, P., Buckeridge, M., Cartwright, A., Dong, W., Ford, J., Fuss, S., Hourcade, J.-C., Ley, D., Mechler, R., Newman, P., Revokatova, A., Schultz, S., Steg, L., & Sugiyama, T. (2018). *Strengthening and implementing the global response*. In V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P. R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J. B. R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M. I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, & T. Waterfield (Eds.), Global warming of 1.5°C: An IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty (pp. 313–444). Cambridge University. https://doi.org/10.1017/9781009157940.006
De Groot, J. I. & Steg, L. (2010). Morality and nuclear energy: Perceptions of risks and benefits, personal norms, and willingness to take action related to nuclear energy. *Risk Analysis: An International Journal*, *30*(9), 1363-1373.
De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H. & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environ Health Perspect*, *118*(8), 1109-1116. https://doi.org/10.1289/ehp.0901747
De Havenloods. (2024). Wil jij een origineel stuk gras uit De Kuip in de tuin? Dat kan! *De Havenloods* https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/53449/wil-jij-een-origineel-stuk-gras-uit-de-kuip-in-de-tuin-dat-kan-
De Vries, S., Buijs, A. E. & Snep, R. P. (2020). Environmental justice in The Netherlands: Presence and quality of greenspace differ by socioeconomic status of neighbourhoods. *Sustainability*, *12*(15), 5889.
degroenestad.nl. (z.d.). Groen: meer dan mooi en gezond. De meerwaarde van groen in de stedelijke omgeving.https://degroenestad.nl/wp-content/uploads/De-Groene-Stad-Factsheet-Algemeen-NL.pdf
Deltaprogramma. (2025). *Naar een nieuwe balans in de leefomgeving: ruimte voor leven met water*. Geraadpleegd op 27 april 2025 van https://dp2025.deltaprogramma.nl/
Dier & Recht. (n.d.). *Overzicht toekenning EU-promotiesubsidies 2022*. https://www.dierenrecht.nl/wp-content/uploads/2025/11/DierRecht-OverzichttoekenningEU-promotiesubsidies2022_2.pdf
Dietz, T. (2023). *Decisions for Sustainability: Facts and Values*.https://doi.org/10.1017/9781009169400
Dogan, E., Bolderdijk, J. W. & Steg, L. (2014). Making Small Numbers Count: Environmental and Financial Feedback in Promoting Eco-driving Behaviours. *Journal of Consumer Policy*, *37*(3), 413-422. https://doi.org/10.1007/s10603-014-9259-z
Driessen, P., Mees, H., Hegger, D. & Uittenbroek, C. (2016). The Netherlands country report.
Duineveld, M., Dix, G., Plets, G. & Hüzeir, V. (2024). Climate obstruction in the Netherlands: Strategic and systemic obstruction of Dutch climate policies (1980-present). In *Climate Obstruction across Europe* (pp. 162-185).
Ecorys. (2022). *Onderzoek Nederlandse inkomens en CO2 voetafdruk*. Rotterdam.
Eichhorn, J. & Grabbe, H. (2025). *Europeans still want climate action, but don't trust governments to deliver*. Bruegel.
European Commission. (2021). *Co-benefits of a flexitarian diet for air quality and human health in Europe*.https://knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/co-benefits-flexitarian-diet-air-quality-human-health-europe-0_en
European Commission. (2023). *Special Eurobarometer 538, Climate Change*.
European Commission. (2025). *Eurobarometer report 565 Climate change*.https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3472
FAO. (2006). *Livestock's Long Shadow - Environmental issues and options*.https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/36ade937-4641-46ed-aac4-6162717d8a7f/content
Freeman, C., Dickinson, K. J. M., Porter, M. E. & van Heezik, Y. (2012). "My garden is an expression of me": Exploring householders' relationships with their gardens. *Journal of Environmental Psychology*, *32*(2).https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2012.01.005
GA-Eagles. (2021). *Unieke regenton voor supporters: van de regen… in de club!* https://www.ga-eagles.nl/unieke-regenton-supporters-regen-club/
Gatersleben, B. (2013). Psychological motives for car use. In *Handbook of sustainable travel* (pp. 85-94). Springer.
Gatersleben, B. & Appleton, K. M. (2007). Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *41*(4), 302-312.
Gatersleben, B. & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, *13*(1), 41-48.
Gatersleben, B. & Uzzell, D. (2007). Affective appraisals of the daily commute: Comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport. *Environment and behavior*, *39*(3), 416-431.
Gemeente Groningen. (2023). *Groningen goed op weg. Mobiliteitsvisie. Naar een leefbare, schone en gezonde gemeente*. Gemeente Groningen.https://gemeente.groningen.nl/file/mobiliteitsvisie-groningen-goed-op-weg
Gestel, M. v. (2025). Is klimaatontkenning terug van weggeweest? Deze Harvard-hoogleraar vreest van wel. *Trouw*. https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/is-klimaatontkenning-terug-van-weggeweest-deze-harvard-hoogleraar-vreest-van-wel~b1beff4c/
Geurkink, B. v. N., L. (2024). Ervaren overheidsfunctioneren als verklaring voor groepsverschillen in vertrouwen. In Y. d. K. L. Vermeij, M.

Reijnders, M. Coenders (Ed.), *Sociale en Culturele Ontwikkelingen 2024. Koersen op kwaliteit van de samenleving*. Sociaal en Cultureel Planbureau.
Gezondheidsraad. (2023). *Gezonde eiwittransitie*.https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/2023/12/13/advies-gezonde-eiwittransitie
Granulo, A., Fuchs, C. & Böhm, R. (2025). Psychological reactance to system-level policies before and after their implementation. *Psychological and Cognitive Sciences*, *122*(8).https://doi.org/10.1073/pnas.2409907122
Guagnano, G. A., Stern, P. C. & Dietz, T. (1995). Influences on attitude-behavior relationships: A natural experiment with curbside recycling. *Environment and behavior*, *27*(5), 699-718.
Hallsworth, M., Egan, M., Rutter, J. & McCrae, J. (2018). Behavioural government: Using behavioural science to improve how governments make decisions.
Hanan, N. P., Milne, E., Aynekulu, E., Yu, Q. & Anchang, J. (2021). A role for drylands in a carbon neutral world? *Frontiers in Environmental Science*, *9*, 786087.https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2021.786087/full
I&O Research. (2022). *Onderzoek naar publiek draagvlak voor mogelijke maatregelen op beleidsterrein van IenW*.
IEA. (2025). *Grid investments*.https://www.iea.org/reports/grid-investments
Ipsos. (2023). *Results Ipsos survey - EU. Tapp Coalition*.https://files.myonline.company/3144/media/Ipsos-report-EU-foodprices-final-min-1684314038.pdf
Ipsos I&O. (2025). *Klimaatverlamming: de barrières tussen denken en doen. Duurzaam denken, duurzaam doen 2025*.
Javaid, A., Creutzig, F. & Bamberg, S. (2020). Determinants of low-carbon transport mode adoption: systematic review of reviews. *Environmental Research Letters*, *15*(10), 103002. https://doi.org/10.1088/1748-9326/aba032
Kennisportaal Klimaatadaptatie. (2024). *Massaal de tuin in en weg met de tegels*. https://klimaatadaptatienederland.nl/actueel/actueel/nieuws/2024/massaal-tuin/
Kennisportaal Klimaatadaptatie. (z.d.). *Waarom is groen belangrijk voor klimaatadaptatie?* https://klimaatadaptatienederland.nl/kennisdossiers/groen-in-de-stad/belangrijk/
KiM. (2018). *Fietsfeiten*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
KiM. (2022). *Het weidverbreide autobezit in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.https://www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland/KiM+brochure+Het+wijdverbreide+autobezit+in+Nederland_def+A.pdf
KiM. (2023). *Achtergrondrapport - autoluw beleid gemeenten: doelen, effecten en rollen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteit. https://www.kimnet.nl/documenten/2023/09/26/autoluw-beleid-gemeenten-doelen-effecten-en-rollen
Kirkerud, J. G., Nagel, N. O. & Bolkesjø, T. F. (2021). The role of demand response in the future renewable northern European energy system. *Energy*, *235*. https://doi.org/10.1016/j.energy.2021.121336
Kirkman, E. (2019). Free riding or discounted riding? How the framing of a bike share offer impacts offer-redemption. *Journal of Behavioral Public Administration*, *2*(2).
Koch, J., Vringer, K., van der Werff, E., Wilting, H. & Steg, L. (2024). Circular consumption to reduce environmental pressure: Potential of behavioural change in the Netherlands. *Sustainable Production and Consumption*, *44*, 101-113.
Koch, J. V., K. (2023). *Hoe 'circulair' zijn Nederlandse consumenten? Een empirisch onderzoek naar gedrag, bereidheid en de potentiele milieuwinst van circulair consumeren. :* . Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
Koppenjan, J., Verkerk, J., van der Meer, J., Vroon, C., Spekkink, W. & Duijn, M. (2024). Het gebruik van het Beleidskompas binnen de Rijksoverheid: Ontwikkeling evaluatiekader en eerste evaluatie Beleidskompas.
Kortleve, A. J., Mogollón, J. M., Harwatt, H. & Behrens, P. (2024). Over 80% of the European Union's Common Agricultural Policy supports emissions-intensive animal products. *Nature Food*, *5*.https://doi.org/10.1038/s43016-024-00949-4
Kuipers, G. (2013). The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity. *European Journal of Social Theory*, *16*(1), 17-35. https://doi.org/10.1177/1368431012437482
Kuss, P. & Nicholas, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case studies on transport policy*, *10*(3), 1494-1513.
Lamb, W. F., Mattioli, G., Roberts, J. T. & Levi, S. (2020). Discourses of climate delay. *Global Sustainability*, *3*. https://doi.org/10.1017/sus.2020.13
Leviston, Z., Nangrani, T., Stanley, S. K. & Walker, I. (2024). Consequences of group-based misperceptions of climate concern for efficacy and action. *Current Research in Ecological and Social Psychology*, *6*, 100189.
Liu, J., Shen, Q. & Wang, X. (2024). Emerging EAT-Lancet planetary health diet is associated with major cardiovascular diseases and all-cause mortality: A global systematic review and meta-analysis. *Clinical Nutrition*, *43*(12).https://doi.org/10.1016/j.clnu.2024.10.021
Lohmann, P. M., Pizzo, A., Bauer, J. M., Khanna, T. M., Flecke, S. L., Callaghan, M., Minx, J. C. & Reisch, L. A. (2026). A meta-analysis assessing the effectiveness of demand-side interventions for sustainable food consumption and food waste reduction. *Nature Food*, 1-12.
Maibach, E., Steg, L. & Anable, J. (2009). Promoting physical activity and reducing climate change: opportunities to replace short car trips with active transportation. *Prev Med*, *49*(4), 326-327. https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.06.028
Maio, G. R., Verplanken, B., Manstead, A. S., Stroebe, W., Abraham, C., Sheeran, P. & Conner, M. (2007). Social psychological factors in lifestyle change and their relevance to policy. *Social Issues and Policy Review*, *1*(1), 99-137. https://doi.org/10.1111/j.1751-2409.2007.00005.x
Michie, S., Van Stralen, M. M. & West, R. (2011). The behaviour change wheel: a new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implementation science*, *6*(1), 42.
Mildenberger, M. & Tingley, D. (2019). Beliefs about climate beliefs: the importance of second-order opinions for climate politics. *British Journal of Political Science*, *49*(4), 1279-1307.
Milieu Centraal. (2023a). *Milieuvriendelijk Tuinieren*.https://www.milieucentraal.nl/media/r3zg440n/milieu-centraal-2023-milieu-vriendelijk-tuinieren.pdf
Milieu Centraal. (2023b). *Monitor Duurzaam Leven 2023*.

Milieu Centraal. (2024). *Factsheet CO2-voetafdruk huishoudens*. Utrecht: Milieu Centraal.https://www.milieucentraal.nl/professionals/factsheets-en-rapporten/factsheet-co2-voetafdruk-huishoudens/

Milieu Centraal. (2025). *Monitor Duurzaam Leven 2025*.

Millonig, A. (2021). What Drives Us to Walk: Understanding Components and Processes of Behaviour Change Towards Active Mobility. *Active Travel Studies*, *1*(1). https://doi.org/10.16997/ats.1075

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022). *Plan van aanpak: waterbewust gedrag*.

Ministerie van Klimaat en Groene Groei. (2025). *Klimaatplan 2025–2035. Op weg naar een klimaatneutraal Nederland*. Den Haag https://open.overheid.nl/documenten/1cc2d-ff1-ea3e-499e-b1e3-04bf487b649d/file

Morpurgo, J., Huurdeman, M. A., Oostermeijer, J. G. B. & Remme, R. P. (2024). Vegetation density is the main driver of insect species richness and diversity in small private urban front gardens. *Urban Forestry & Urban Greening*, *101*. https://doi.org/10.1016/j.ufug.2024.128531

Motivaction. (2024a). *Gedragsanalyse om tuinen te vergroenen. Rapport voormeting.*

Motivaction. (2024b). *Publieksmonitor Klimaat en Energie*. Amsterdam.https://open.overheid.nl/documenten/8fa248ac-6c7a-4b8a-a030-3c799f4339f9/file

Motivaction. (2025). *Publieksmonitor Klimaat en Energie 2025*.https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/11/25/publieksmonitor-klimaat-en-energie-2025

Nassauer, J. I., Wang, Z. & Dayrell, E. (2009). What will the neighbors think? Cultural norms and ecological design. *Landscape and urban planning*, *92*(3-4).https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2009.05.010

Nationaal Burgerberaad Klimaat. (2025). *Adviesrapport Nationaal Burgerberaad Klimaat*.https://www.burgerberaadklimaat.nl/advies/advies+document/default.aspx

Natuur & Milieu. (2025). *Waar groen het hardst nodig is. Een analyse van de meest versteende buurten van Nederland*.https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/NM-2025-Waar-groen-het-hardst-nodig-is.pdf

NextGreen. (2021). *Financiële prikkels voor klimaatadaptatie*. https://nextgreen.nl/wp-content/uploads/2021/03/NextGreen-2018-Rapport-Financiele-prikkels-voor-klimaatadaptatie-.pdf

Nieuwscheckers. (2021). *Vee-industrie neemt bijna helft Nederlandse grond in beslag – en misschien zelfs meer*. https://nieuwscheckers.nl/vee-industrie-neemt-bijna-helft-nederlandse-grond-in-beslag-en-misschien-zelfs-meer/

Onwezen, M. C. & Dagevos, H. (2024). A meta-review of consumer behaviour studies on meat reduction and alternative protein acceptance. *Food Quality and Preference*, *114*, 105067.

Oreskes, N. & Conway, E. (2010). *Merchants of Doubt: How a Handful of Scientists Obscured the Truth on Issues from Tobacco Smoke to Global Warming*. Bloomsbury Press.

PBL, TNO, CBS & RIVM. (2025). *Klimaat- en Energieverkenning 2025*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2025

Pearson, L., Page, M. J., Gerhard, R., Clarke, N., Winters, M., Bauman, A., Arogundade, L. & Beck, B. (2025). Effectiveness of interventions for modal shift to walking and bike riding: a systematic review with meta-analysis. *Transport Reviews*, 1-32. https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2480292

Perlaviciute, G. & Squintani, L. (2020). Public Participation in Climate Policy Making: Toward Reconciling Public Preferences and Legal Frameworks. *One Earth*, *2*(4). https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.03.009

Perlaviciute, G. B., T.; Steg, E.M. (2023). *Gedragsverandering onmisbaar voor CO2-neutraal Nederland*. https://www.sociale-vraagstukken.nl/gedragsverandering-onmisbaar-voor-co2-neutraal-nederland/

Populytics. (2023). *Resultaten van de Landelijke Energieraadpleging 2023*.

Pot, F., Koster, S., Tillema, T. & Jorritsma, P. (2020). Linking experienced barriers during daily travel and transport poverty in peripheral rural areas: the case of Zeeland, the Netherlands. *European journal of transport and infrastructure research*, *20*(3), 29-46. https://doi.org/10.18757/ejtir.2020.20.3.4076

Questionmark. (2024). *Prijsverschillen tussen dierlijke en plantaardige producten in de Nederlandse supermarkt*.https://www.thequestionmark.org/download/prijsverschillen-tussen-dierlijke-en-plantaardige-producten-in-de-nederlandse-supermarkt-v1.0.nl.pdf

Ran, Y., Persson, U. M., Lindahl, T., Jonell, M., Brons, A., Macura, B., Candel, J., Abu Hatab, A. & Röös, E. (2025). Are interventions for environmentally sustainable dietary behaviours effective? A review. *Environmental Research: Food Systems*, *2*. https://doi.org/10.1088/2976-601X/adda4e

Ran, Y., Van Rysselberge, P., Macura, B., Persson, U. M., Abu Hatab, A., Jonell, M., Lindahl, T. & Röös, E. (2024). Effects of public policy interventions for environmentally sustainable food consumption: a systematic map of available evidence. *Environmental Evidence*, *10*.https://doi.org/10.1186/s13750-024-00333-6

Renes, R. J., Van de Putte, B., Van Breukelen, R., Loef, J., Otte, M., Wennekers, C. & Zaken, A. (2011). Gedragsverandering via campagnes. *Den Haag: Dienst Publiek en Communicatie*.

Rietkerk, M., Hommes, S., Mastop, J., Dirven, L. & Schyns, P. (2016). *Klimaatbestendige tuinen. Stap doorgronden: gedragsanalyse*.

Rijksoverheid. (2023). *Scherpe doelen, scherpe keuzes. IBO aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid voor 2030 en 2050*. Den Haag.https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/13/bijlage-2-hoofdrapport-ibo-klimaat

Rijkswaterstaat. (2026). *Factsheet Fietsbeloningsprojecten*. https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/nederland-bereikbaar-hinderaanpak/toolbox/factsheet-fietsbeloningsprojecten?

RIVM. (2022). *Effecten van groen op fysieke en mentale gezondheid*. https://www.rivm.nl/nieuws/effecten-van-groen-op-fysieke-en-mentale-gezondheid

RIVM. (2023a). *Monitoringsrapportage. Doelbereik Schone Lucht Akkoord. Tweede voortgangsmeting*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2023-0383.pdf

RIVM. (2023b). *National Inventory Report 2023. Greenhouse gas emissions in the Netherlands 1990-2021*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2023-0052.pdf

RIVM. (2024a). *De milieubelasting, eiwitinname en -ratio van de voedselconsumptie in Nederland (2019-2021)*. Rijksinstituut voor

Volksgezondheid en Milieu.https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2024-0101.pdf
RIVM. (2024b). *Gezondheidseffecten van interventies voor actieve mobiliteit: een verkennend literatuuronderzoek*. Bilthoven: Rijkinstituur voor Volksgezondheid en Milieu.https://www.rivm.nl/publicaties/gezondheidseffecten-van-interventies-voor-actieve-mobiliteit-verkennend
Rli. (2014). *Doen en laten. Effectiever milieubeleid door mensenkennis*. Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.
Rli. (2025). *Eerlijk verduurzamen. Randvoorwaarden voor rechtvaardig beleid*. Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.
ROB. (2014). *Overheidsbeleid gericht op gedragsverandering: meer dan een mooi streven? Een analyse van gedragsbeïnvloedende overheidsinitiatieven in de domeinen gezondheid, mobiliteit en financiën*. Den Haag: Raad voor het Openbaar Bestuur.
Rockström, J., Thilsted, S. H., Willett, W. C., Gordon, L. J., Herrero, M., Hicks, C. C., Mason-D'Croz, D., Rao, N., Springmann, M., Wright, E. C., Agustina, R., Bajaj, S., Bunge, A. C., Carducci, B., Conti, C., Covic, N., Fanzo, J., Forouhi, N. G., Gibson, M. F., . . . DeClerck, F. (2025). The EAT Lancet Commission on healthy, sustainable, and just food systems. *The Lancet*, *406*(10512), 1625-1700. https://doi.org/10.1016/S0140-6736(25)01201-2
Roslund, M. I. e. a. (2020). Biodiversity intervention enhances immune regulation and health-associated commensal microbiota among daycare children. *Science advances*, *6*(42).https://doi.org/10.1126/sciadv.aba2578
Roslund, M. I. e. a. (2021). Long-term biodiversity intervention shapes health-associated commensal microbiota among urban day-care children. *Environmental International*, *157*.https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106811
RTL Nieuws. (2025). *Klimaat in verkiezingsprogramma's: van stoppen met 'CO2-flauwekul' tot verbod op vleesreclames*. https://www.rtl.nl/nieuws/politiek/artikel/5534802/klimaatverandering-verkiezingsprogrammas-co2-uitstoot
Rulli, M. C., Sardo, M., Ricciardi, L., Govoni, C., Galli, N., Chiarelli, D. D., Komarek, A. M. & D'Odorico, P. (2024). Meeting the EAT-Lancet 'healthy' diet target while protecting land and water resources. *Nature Sustainability*, *7*.https://doi.org/10.1038/s41893-024-01457-w
Schaper, J., Franks, M., Koch, N., Plinke, C. & Sureth, M. (2025). On the emission and distributional effects of a CO2eq-tax on agricultural goods—The case of Germany. *Food Policy*, *130*.https://doi.org/10.1016/j.foodpol.2024.102794
Schuitema, G., Steg, L. & Forward, S. (2010). Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *44*(2), 99-109.
SCP. (2016). *Tussen groen en grijs*.
SCP. (2021a). *De stand van vrijheid - Vrijheid in Nederland 75 jaar na de bevrijding*. https://www.scp.nl/documenten/2021/05/5/de-stand-van-vrijheid
SCP. (2021b). *Klimaataanpak: toekomstbepalende keuzes voor onze samenleving De energietransitie vanuit burgerperspectief*.
SCP. (2024). *Tussen duurzaam denken en duurzaam doen*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.https://www.scp.nl/binaries/scp/documenten/publicaties/2024/04/23/tussen-duurzaam-denken-en-duurzaam-doen/Onderzoek+Tussen+duurzaam+denken+en+duurzaam+doen+-+aangepaste+versie+juni+2024.pdf
SCP. (2025a). *Burgerperspectieven 2025 Bericht 1*.
SCP. (2025b). *Klimaat en samenleving*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
Simon, H. A. (1955). A behavioral model of rational choice. *The quarterly journal of economics*, 99-118.
Smink, M. M., Hekkert, M. P. & Negro, S. O. (2015). Keeping sustainable innovation on a leash? Exploring incumbents' institutional strategies. *Business Strategy and the Environment*, *24*(2), 86-101.
Snep, R. P. H. & Klostermann, J. (2023). Social housing as focus area for Nature-based Solutions to strengthen urban resilience and justice: Lessons from practice in the Netherlands. *Environmental Science & Policy*, *145*(28.3).https://doi.org/10.1016/j.envsci.2023.02.022
Söderberg, A., Adell, E. & Hiselius, L. W. (2021). What is the substitution effect of e-bikes? A randomised controlled trial. *Transportation research part D: transport and environment*, *90*, 102648.
Sparkman, G., Geiger, N. & Weber, E. U. (2022). Americans experience a false social reality by underestimating popular climate policy support by nearly half. *Nature Communications*, *13*(1), 4779.
Springmann, M., Clark, M., Rayner, M., Scarborough, P. & Webb, P. (2021). The global and regional costs of healthy and sustainable dietary patterns: a modelling study. *The Lancet Planetary Health*, *5*(11).https://doi.org/10.1016/S2542-5196(21)00251-5
Steg, L. (2003). Can public transport compete with the private car? *IATSS research*, *27*(2), 27-35.
Steg, L. (2023). Psychology of Climate Change. *Annual Review of Psychology*, *74*(Volume 74, 2023), 391-421. https://doi.org/https://doi.org/10.1146/annurev-psych-032720-042905
Steg, L. & Vlek, C. (2009). Encouraging pro-environmental behaviour: An integrative review and research agenda. *Journal of Environmental Psychology*, *29*(3).https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.10.004
Stichting Steenbreek. (2023). *Tuinbezitters in Nederland*https://steenbreek.nl/wp-content/uploads/2023/02/Barometer-Stichting-Steenbreek.pdf
Stobbelaar, D. J., van der Knaap, W. & Spijker, J. (2021). Greening the City: How to Get Rid of Garden Pavement! The 'Steenbreek' Program as a Dutch Example. *Sustainability*, *13*(6).https://doi.org/10.3390/su13063117
Stubbendorff, A., Janzi, S., Jukkola, J., Morency, M., Zhang, S., Borné, Y. & Sonestedt, E. (2025). Mini-review of the EAT-Lancet planetary health diet and its role in cardiometabolic disease prevention. *Metabolism*, *172*.https://doi.org/10.1016/j.metabol.2025.156373
Swedish Climate Policy Council. (2025). *Social acceptans för klimatpolitik – vad säger forskningen?*https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2025/03/socialacceptansforklimatpolitikvadsagerforskningen.pdf
Swinburn, B. (2019). Power dynamics in 21st-century food systems. *Nutrients*, *11*(10), 2544.
Syropoulos, S., Sparkman, G. & Constantino, S. M. (2024). The expressive function of public policy: Renewable energy mandates signal social norms. *Philosophical Transactions of the Royal Society B*, *379*(1897), 20230038.
Tankard, M. E. & Paluck, E. L. (2016). Norm perception as a vehicle for social change. *Social Issues and Policy Review*, *10*(1), 181-211.
Taufik, D., Verain, M. C., Bouwman, E. P. & Reinders, M. J. (2019). Determinants of real-life behavioural interventions to stimulate

more plant-based and less animal-based diets: A systematic review. *Trends in Food Science & Technology*, *93*.https://doi.org/10.1016/j.tifs.2019.09.019

Tiemeijer, W., Prast, H. & Thomas, C. (2009). *De menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag*. Amsterdam University Press.

Timmons Roberts, J., Milani, C. R. S., Jacquet, J. & Downie, C. (2025). *Climate Obstruction: A Global Assessment*. Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oso/9780197787144.001.0001

TNO. (2021a). *Akkoord van belang. Over belangenvertegenwoordiging aan de klimaattafels en de totstandkoming van het Klimaatakkoord*. Amsterdam: Nederlandse Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek.https://publications.tno.nl/publication/34640616/iwFO6T/TNO-2021-P12357.pdf

TNO. (2021b). *Wat is het maatschappelijk draagvlak voor klimaatbeleid? Onderzoek naar beleidsopties van de studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal*. Amsterdam: Nederlandse Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek.

TNO. (2023a). *Flexibiliteit in het elektriciteitssysteem*.https://publications.tno.nl/publication/34640991/uj9mX5/TNO-2023-FlexibiliteitEnergienetwerk.pdf

TNO. (2023b). *Het gebruik van gedragskennis voor beleidsontwikkeling ervaren drijfveren, barrières en mogelijke oplossingsrichtingen bij het directoraat-generaal Klimaat en Energie*. Amsterdam: Nederlandse Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek.https://resolver.tno.nl/uuid:2180608c-84ed-48cd-ac1d-60d4858b4885

TNO. (2025a). *De rol van energiebesparing in het energiesysteem. Kwantificering van de multiple benefits van energiebesparing*. Amsterdam.https://open.overheid.nl/documenten/9605eb6d-20ef-4f26-ba6b-a844f3a66ff4/file

TNO. (2025b). *Het potentieel van leefstijlverandering in de Nederlandse klimaattransitie*. Amsterdam: Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek.https://publications.tno.nl/publication/34644373/sZ5O2TjI/TNO-2025-R11073.pdf

TNO. (2025c). *Verkenning van economische paradigma's in beleidsoverwegingen*. Amsterdam: Nederlandse Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek.https://publications.tno.nl/publication/34644759/j9sgS4ge/TNO-2025-R11542.pdf

Umwelt Bundesamt. (2018). *Fact Sheet: EU 2050 strategic vision "A Clean Planet for All"*. https://www.ecologic.eu/sites/default/files/publication/2018/3550-eu_2050_strategic_vision_a_clean_planet_for_all.pdf

Ünal, A. B., Steg, L. & Gorsira, M. (2018). Values versus environmental knowledge as triggers of a process of activation of personal norms for eco-driving. *Environment and behavior*, *50*(10), 1092-1118.

van Valkengoed, A., Kreuger, M., Geerts, B. & Heessels, M. (2021). Vervolgonderzoek Subsidie voor klimaatadaptatie. *Environmental Psychology*.https://research.rug.nl/nl/publications/vervolgonderzoek-subsidie-voor-klimaatadaptatie/

Van Valkengoed, A. M., Perlaviciute, G. & Steg, L. (2024). From believing in climate change to adapting to climate change: The role of risk perception and efficacy beliefs. *Risk Analysis*, *44*(3), 553-565.

Venhuizen, G. (2022). De Wilde Tuin gaat van start. De Wilde Tuin Nieuwsbrief nr. 1. *NRC*. https://www.nrc.nl/index/de-wilde-tuin/

Verberne, J., Chardon, W. J., Spijker, J. H., Mol, G. & van Hattum, T. (2016). Onttegel de tuin! Bewustwording over het belang van groene tuinen voor een klimaatbestendige stad. *Bodem*, *26*(5). https://edepot.wur.nl/652738

Verkade, T. & te Brömmelstroet, M. (2020). *Het recht van de snelste*. de Correspondent.

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A. & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, *28*(2), 121-127. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.10.005

Voedingscentrum. (n.d.). *Heb je extra eiwit (proteïne) nodig als je sport?* https://www.voedingscentrum.nl/nl/service/vraag-en-antwoord/afvallen-en-gewicht/heb-je-extra-eiwit-proteine-nodig-voor-spierherstel-en-spiergroei-na-krachttraining-of-duursport.aspx

Voelkel, J. G., Ashokkumar, A., Abeles, A. T., Crawford, J. T., Fuller, K., Redekopp, C., Bongiorno, R., Campbell, T. H., Ecker, U. K. & Feinberg, M. (2026). A registered report megastudy on the persuasiveness of the most-cited climate messages. *Nature Climate Change*, 1-12.

Vollaard, B. (2023). Wild tuinieren in een dichtbevolkt land. *Waardenwerk*, *92*(7).

Vollaard, B. (2024). *Doorbraak natuurvriendelijk tuinieren vergt meer dan bewustwording*. ESB. https://esb.nu/doorbraak-natuurvriendelijk-tuinieren-vergt-meer-dan-bewustwording/

Walgrave, S., Soontjens, K. & Sevenans, J. (2022). The Right-wing Bias in Politicians' Collective Public Opinion Perceptions. *Politicians' Reading of Public Opinion and its Biases*.https://doi.org/10.1093/oso/9780192866028.003.0008

Walker, I. & te Brömmelstroet, M. (2025). Why do cars get a free ride? The social-ecological roots of motonormativity. *Global Environmental Change*, *91*, 102980.

Wang, X., Judge, M. & Steg, L. (2025). Whose job is it to solve climate change? Perceptions of the roles of diverse actors in addressing climate change. *Environmental Research Letters*, *20*(9), 094044. https://doi.org/10.1088/1748-9326/adf85f

WEcR. (2024). *Eiwitmonitor 2024*. Wageningen: Wageningen Economic Research.https://edepot.wur.nl/690329

Westman, J., Friman, M. & Olsson, L. E. (2017). What drives them to drive?—parents' reasons for choosing the car to take their children to school. *Frontiers in Psychology*, *8*, 1970. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.01970

Whittle, C., Whitmarsh, L., Nash, N. & Poortinga, W. (2022). Life events and their association with changes in the frequency of transport use in a large UK sample. *Travel Behaviour and Society*, *28*, 273-287. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.04.007

WHO. (2022). *Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice*. World Health Organization.https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289057882

Willett, W. C. (2019). Food in the Anthropocene: the EAT–Lancet Commission on healthy diets from sustainable food systems. *The Lancet*, *393*.https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(18)31788-4/fulltext

Winters, M., Buehler, R. & Götschi, T. (2017). Policies to promote active travel: evidence from reviews of the literature. *Current environmental health reports*, *4*(3), 278-285. https://doi.org/10.1007/s40572-017-0148-x

WKR. (2023). *Met iedereen de transities in. Richtinggevende keuzes voor een klimaatneutraal en klimaatbestendig Nederland*. Den Haag: Wetenschappelijke Klimaatraad.https://www.wkr.nl/documenten/rapporten/2023/12/15/adviesrapport-met-iedereen-de-transities-in

WKR. (2024). *Feiten en cijfers over de Nederlandse land-en tuinbouw. Bijlage bij advies 'Boeren in een veranderd klimaat. Briefadvies over klimaat en landbouw'*. Den Haag: Wetenschappelijke Klimaatraad.https://www.wkr.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2024/12/11/briefadvies-boeren-in-een-veranderend-klimaat/Feiten+en+cijfers+WKR-advies+003+Boeren+in+een+veranderend+klimaat.pdf

WKR. (2025a). *Meeveranderen met het klimaat. Ruimtelijke en maatschappelijke keuzes voor klimaatadaptatie* (004). Den Haag: Wetenschappelijke Klimaatraad.https://www.wkr.nl/documenten/2025/06/19/advies-meeveranderen-met-het-klimaat

WKR. (2025b). *Vaart maken met visie* (005). Den Haag: Wetenschappelijke Klimaatraad.https://www.wkr.nl/documenten/rapporten/2025/07/15/advies-vaart-maken-met-visie

WRR. (2009). *De menselijke beslisser*.https://www.wrr.nl/publicaties/verkenningen/2009/11/26/de-menselijke-beslisser---22

WRR. (2014). *Met kennis van gedrag beleid maken.* Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.

WRR. (2025). *Tien jaar na 'Met kennis van gedrag beleid maken' hoe nu verder?* Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.

WUR. (z.d.). *Waarom is biodiversiteit in de stad belangrijk*.https://edepot.wur.nl/460542

Zawadzki, S. J., Steg, L. & Bouman, T. (2020). Meta-analytic evidence for a robust and positive association between individuals' pro-environmental behaviors and their subjective wellbeing. *Environmental Research Letters*, *15*(12), 123007.

Verantwoording

Aan de slag met gedrag! is een advies aan regering en parlement uit naam van de voltallige WKR.

WKR-rapport 007

De Wetenschappelijke Klimaatraad is ingesteld in november 2022. De WKR adviseert regering en parlement over de ontwikkeling van een klimaatneutrale en klimaatbestendige samenleving, op basis van brede wetenschappelijke inzichten en met oog voor andere maatschappelijke opgaven.

De Raad is als volgt samengesteld: prof. dr. ing. J.W. Erisman (voorzitter), prof. dr. H.C. de Coninck (plaatsvervangend voorzitter), dr. S. Akerboom, prof. dr. K. Blok, prof. dr. H. de Groot, prof. dr. M. Haasnoot, prof. dr. W. Peters, dr. W.D. Pot, prof. dr. E.M. Steg, prof. dr. ir. B. Taebi. Dr. R.W. van den Brink is secretaris-directeur van de WKR.

Dit advies is voorbereid en geschreven door de raadsleden prof. dr. E.M. Steg (voorzitter), prof. dr. H.C. de Coninck en stafmedewerkers dr. L.J.M. Dreijerink (projectleider), F.L. Taminiau, MSc, A. Estrada, MSc en M. Kampschoër, MSc. De visualisaties zijn werk van stafleden N.A. Draaijer, Msc, F.L. Taminiau, Msc en L. Verhaar.

Dit advies is geschreven op basis van de huidige kennis uit de wetenschappelijke literatuur. Daarnaast zijn inzichten verwerkt uit gesprekken met ambtenaren, gedragsexperts, en vertegenwoordigers van consumentenorganisaties en wetenschappelijke bureaus. Zie hiervoor de Bijlage.

Externe reviewers: dr. Y. de Kluizenaar (SCP), ir. MBA. A.G. Nijhof (Deltares), prof. dr. W.L. Tiemeijer (WRR), dr. A.B. Ünal (RuG), dr. A.M. van Valkengoed (WUR), prof. dr. M.C. Onwezen (WUR)

Fotografiecredits: omslag (Chantal Bekker), hoofdstuk 1, p. 11 (Kyrylo Ryzhov), hoofdstuk 2, p. 17 (Alberto), hoofdstuk 3, p. 23 (BullRun).

Eindredactie: Leene Communicatie

Opmaak: WKR

Design: OSAGE

© Wetenschappelijke Klimaatraad, Den Haag 2026.
De inhoud van deze publicatie mag (gedeeltelijk) worden gebruikt en overgenomen voor niet-commerciële doeleinden. De inhoud mag daarbij niet veranderen. Citaten moeten altijd aangegeven zijn, bij voorkeur als: Wetenschappelijke Klimaatraad (2026). Aan de slag met gedrag! WKR-advies 007. Den Haag: WKR.

Adviesrapport 007

WKR.