

## Reactie NIP op de internetconsultatie Social Climate Fund

Het Nederlands Instituut van Psychologen (NIP) heeft met interesse gekeken naar de voorstellen om te zorgen dat de energietransitie voor iedereen betaalbaar blijft. Het NIP verzoekt het kabinet om bij de uitwerking van de plannen voor het Social Climate Fund wetenschappelijke inzichten en praktijkkennis uit de psychologie toe te passen. Concreet verzoekt het NIP om rekening te houden met de mate van impact van de maatregelen op het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en vergroten van sociale cohesie bij de keuze van de voorstellen. Spreek met de doelgroep en werk aan een combinatie van maatregelen per wijk/doelgroep i.p.v. aan een generiek voorstel. De barrières om het gewenste gedrag uit te voeren dienen te worden weggenomen, naast het investeren in het faciliteren van het gewenste gedrag en het aanpassen van de omgeving en context. Het Social Climate Fund moet in plaats van gebruik te worden voor symptoombestrijding, gebruikt worden voor systeemverandering.

Op basis van input van onze expertgroep klimaat- en gedragsverandering<sup>1</sup> en onze expertgroep financieel gedrag<sup>2</sup> geven we u hierbij drie algemene punten en enkele suggesties per voorstel mee.

### Algemene reactie

Bij de keuze van het voorstel is het belangrijk om te letten op:

- o Impact en niet-lineaire verbanden. Waar heeft het geld de meeste impact als het gaat om het klimaat en sociale cohesie? Bepaalde voorstellen hebben een grotere impact dan andere<sup>3</sup>. Er dient daarbij rekening gehouden te worden met niet-lineaire verbanden<sup>4</sup>. Het beter isoleren van woningen die slecht scoren op energieverbruik is bijvoorbeeld vaak effectiever dan het nog beter isoleren van huizen die al goed scoren op energieverbruik.
- o Gesprek met de doelgroep. Mensen uit deze groep kunnen zelf het beste aangeven waar zij het meest behoefte aan hebben. Als dit niet wordt nagevraagd bij de doelgroep zelf bestaat het risico dat het geld naar dingen gaat die niet bijdragen aan het mogelijk maken van de veranderingen bij deze doelgroep.
- o Barrières, faciliteren en context. Het gekozen voorstel moet aansluiten bij een combinatie van maatregelen om barrières om het gewenste gedrag uit te voeren weg te nemen, het gewenste gedrag te faciliteren en de omgeving aangepast

<sup>1</sup> [NIP Expertgroep Klimaat- en Gedragsverandering - NIP](#)

<sup>2</sup> [NIP Expertgroep Financieel gedrag - NIP](#)

<sup>3</sup> Nico Benoist en Reint Jan Renes (2024) Welvarenden sleutenrol in klimaattransitie

<sup>4</sup> Bart de Langhe, Stefano Puntoni en Richard Larrick (2017) Linear Thinking in a Nonlinear World

wordt. Bij het wegnemen van barrières kan het SHIFT model van Katherine White, Rishad Habib en David Hardisty behulpzaam zijn<sup>5</sup>.

## Suggesties per voorstel

### *Voorstel tijdelijke steun energierekening en structurele verduurzaming woningen*

Suggesties van het NIP:

- Focus vooral op verduurzaming in plaats van tijdelijke steun zodat de huishoudens op de lange termijn energie en dus geld besparen. Daarnaast is het vaak niet voldoende om alleen de financiële barrières weg te nemen. Het is belangrijk om ook te kijken naar andere barrières, door bijvoorbeeld hulp te bieden bij het regelen van betere isolatie van de woning.
- Daarnaast hebben de meeste mensen met een laag inkomen vaak weinig invloed op de verduurzaming van hun huis. Zij wonen relatief vaak in (sociale) huurwoningen waarbij verduurzaming toch vooral door de verhuurder moet worden gedaan. Betrek daarom ook de verhuurders door bijvoorbeeld subsidies speciaal voor woningcorporaties aan te bieden. Zij hebben vaker de know-how en de middelen om subsidies aan te vragen en verduurzaming in gang te zetten. De administratieve last ligt dan niet bij de burger en de subsidie komt daar waar zij nodig is.

### *Voorstel vervoersarmoede*

Suggesties van het NIP:

- Ook hierbij dienen alle barrières en de omgeving meegenomen te worden in het maken van een goed voorstel. Naar verkeersarmoede is al veel psychologisch onderzoek gedaan<sup>6</sup>. Uit één van de onderzoeken bleek dat de subsidie voor elektrische auto's in Nederland niet erg effectief te zijn in het aanboren van een nieuwe groep elektrisch rijders. De subsidie leek vooral te gaan naar mensen die al van plan waren elektrisch te gaan rijden<sup>7</sup>. Bij een soortgelijk initiatief is het dus belangrijk dat de premie zo is dat het daadwerkelijk de financiële barrière wegneemt voor huishoudens met een laag inkomen. Het voorstel van een inruilregeling voor mensen met een laag inkomen lijkt daar beter op in te spelen. Qua omgeving is de vraag of er daarbij ook rekening gehouden wordt met het feit dat de omgeving van deze mensen ook goed aansluit. Kunnen ze bijvoorbeeld wel thuis laden of is er een parkeerplaats waar ze kunnen laden?
- Uit sociaal psychologisch onderzoek blijkt dat microstressfactoren bij het reizen met het OV voor mensen optellen tot teveel gedoe, zelfs als ze welwillend tegenover duurzamer gedrag staan<sup>8</sup>. Aspecten als de perceptie van hoge prijzen,

<sup>5</sup> Katherine White, Rishad Habib, David Hardisty (2019) How to SHIFT Consumer Behaviors to be More Sustainable: A Literature Review and Guiding Framework

<sup>6</sup> O.a. Jaco Berveling, Harry Derriks, Odette van de Riet, Rutger Smit en Martje Storm (2011). Gedrag in beleid. Met psychologie en gedragseconomie het mobiliteitsbeleid versterken en Lizet Krabbenborg en Gabriëlle Uitbeijerse (2023). Beperkt bereikbaar. Persoonlijke ervaringen met bereikbaarheidsproblemen.

<sup>7</sup> Anne Van Valkengoed en Ellen van der Werff (2022). Are subsidies for climate action effective? Two case studies in the Netherlands.

<sup>8</sup> [Gerdien de Vries in OV Magazine over gedoe rondom openbaar vervoer](#)

verdwijnen van bushaltes en niet aansluiten van de dienstregelingen van het OV op arbeidsintensieve sectoren, zoals schoonmaak en logistiek, maakt het reizen met het OV minder aantrekkelijk en geregeld niet behorend bij de groepsnorm. Doorbreken van deze patronen vereist investering in infrastructuur en psychologisch onderbouwde gedragsinterventies die de belemmerende factoren reduceren en het OV aantrekkelijker maken.

- De hoge aanschafprijs van een elektrische fiets is voor veel huishoudens onhaalbaar zonder subsidie<sup>9</sup> <sup>10</sup>. En ook hierbij is het belangrijk om ook de omgeving aan te passen en te zorgen voor fietssnelwegen en veilige stallingen.
- Ook het effect van het enkel verlagen van ov-tarieven is al eerder psychologisch onderzocht en bleek niet de meest effectieve maatregel. Voorgesteld wordt om in lijn met het onderzoek een combinatie van maatregelen door te voeren en het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken en het ov juist aantrekkelijker<sup>11</sup>.

#### *Voorstel energieverbruik micro-ondernemingen*

Suggesties van het NIP:

- Hier is op huishoudniveau onderzoek naar gedaan en blijken dergelijke interventies effectief, want je krijgt concreet advies dat voor jouw specifieke situatie relevant is. Het lijkt aannemelijk dat dit voor micro-ondernemingen ook zo is. Verwacht wordt dat het inspeelt op de behoefte van de micro-onderneming, concreet en praktische hulp biedt, leidt tot snelle kostenbesparing en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen vermindert.

#### *Voorstel herfinanciering bestaande voorstellen via SCF-middelen*

- I. Leningen via het Warmtefonds aan woningeigenaren en vve's om substantiële energiebesparende maatregelen uit te laten voeren;
- II. Korting van 25% op de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's tussen 2026 en 2029.

Suggesties van het NIP:

- Bij voorstel I is het wederom belangrijk om mee te nemen dat leningen alleen niet voldoende kunnen zijn om gedrag te veranderen. Vaak zitten de barrières ook hier in 'gedoe' en is het belangrijk om bijvoorbeeld huishoudens te ontzorgen.
- Voorstel II is een subsidie die toch vooral relatief vermogende burgers zal treffen. Op zich kan dat onderdeel van beleid zijn, maar een mogelijke subsidie bij verkoop benzine auto en/of aanschaf van tweedehands elektrische auto's (zie boven) lijkt toepasselijker als het doel is weinig vermogende burgers te ontzien.

---

<sup>9</sup> Sanne Wierdsma, Chaïm la Roi en Mirre van der Meer (2023). Vervoersarmoede in Fryslân: ervaringen en belevingen van inwoners.

<sup>10</sup> Francesco Dalla Longa, Peter Mulder en Reinier Sterkenburg (2024) De energietransitie en het risico op vervoersarmoede.

<sup>11</sup> Mathijs de Haas, Maurits Terwindt en Jan-Jelle Witte (2022). Effecten tariefverlaging in het ov. Achtergronddocument.