

University of Groningen

Bouwen aan duurzaamheid - Een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels
Kuipers, Dafne

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:
2002

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):
Kuipers, D. (2002). Bouwen aan duurzaamheid - Een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

RuG



Bouwen aan duurzaamheid

Een onderzoek onder
Nederlandse gemeenten naar
de invoering van de
statiegeldregeling voor het
stimuleren van duurzaam
bouwen op vrije kavels

Dafne Kuipers

EC 125

2002

Bouwen aan duurzaamheid

**Een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de
statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije
kavels**

Dafne Kuipers

Groningen, juli 2002

Wetenschapswinkel voor Economie RuG

Coördinatoren: drs. E. Kamphuis en drs. F.J. Sijtsma

Secretariaat: H. Janssen

Begeleidend docent: Mr.dr. A.J.G.M van Montfort, Vrije Universiteit van Amsterdam

Redactie: drs. E. Kamphuis

Begeleidingsgroep van maatschappelijke organisatie: Milieufederatie Flevoland, gemeente Almere en gemeente Zeewolde

Adres:

Wetenschapswinkel voor Economie

Postbus 800

9700 AV GRONINGEN

Tel. 050-363 7182

Fax 050-363 7337

e-mail: wewi@eco.rug.nl

internet: <http://www.eco.rug.nl/wewi>

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Bouwen aan duurzaamheid, een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels, Dafne Kuipers, Groningen: Wetenschapswinkel voor Economie (Publicatiereeks Wetenschapswinkel Economie EC 125)

Met literatuurlijst.

ISBN 90-5803-022-9

NUGI 681

Copyright 2002 Wetenschapswinkel voor Economie, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

Voorwoord

Deze scriptie heb ik geschreven in het kader van mijn afstuderen aan de Vrije Universiteit van Amsterdam. Gedurende drie jaar heb ik met veel plezier de doctoraalstudie Beleid, Communicatie en Organisatie (BCO) gevolgd. Tijdens deze studie zijn vele organisatievisies en beleidstheoretische perspectieven van verschillende auteurs aan mij voorbij gekomen. Veel aandacht is besteed aan zowel profit als non-profit organisaties.

Deze scriptie is het resultaat van een periode waarin ik mij verdiept heb in de gemeentelijke organisatie en haar visie ten aanzien van duurzaam bouwen en de zogeheten stategie voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels. Door de vele belangstellende reacties van gemeenteambtenaren en de grote respons op de enquête heb ik mijn onderzoek kunnen uitvoeren. Daarnaast ben ik mij ervan bewust geworden dat duurzaam bouwen een onderwerp is dat enorm leeft onder gemeenteambtenaren, maar te weinig aandacht krijgt van de organisatie.

Zonder de hulp en aandacht van een aantal bijzondere mensen om mij heen, had ik deze studie en dit onderzoek niet met dit resultaat kunnen afronden. Ik ben jullie hier erg dankbaar voor.

In het bijzonder wil ik bedanken dhr. Van Montfort, die mij begeleid heeft tijdens het schrijven van deze scriptie, voor de vele tijd die hij genomen heeft en de mogelijkheden die hij aangedragen heeft om dit onderzoek met een goed resultaat af te ronden. Ook wil ik Elise Kamphuis van de Wetenschapswinkel van de faculteit der Economische Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen bedanken voor de ideeën die zij geëntleerd heeft en voor het vele vouw- en plakwerk dat aan de enquête vooraf ging. Tot slot dank ik de Milieufederatie Flevoland voor het leveren van de onderzoeksopdracht, E. Hassink en F.A. Karsten van de Milieufederatie Flevoland, A. Reitsma van de gemeente Zeewolde en T.C. de Wit en A.H. van Gaalen van de Gemeente Almere voor het leveren van commentaar.

Dafne Kuipers

Groningen, juni 2002

Inhoudsopgave

VOORWOORD	3
INHOUDSOPGAVE	5
MANAGEMENT SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN	7
§ 1 SAMENVATTING	7
§ 1.1 <i>Het onderzoek</i>	7
§ 1.2 <i>Duurzaam bouwbeleid</i>	7
§ 1.3 <i>Statiegeldregeling</i>	9
§ 2 AANBEVELINGEN	10
HOOFDSTUK 1 HET ONDERZOEK	11
§ 1.1 INLEIDING	11
§ 1.2 GEMEENTEN EN DUURZAAM BOUWEN	12
§ 1.3 ONDERZOEKSRESULTATEN BIEMOND	13
§ 1.4 DOELSTELLING, PROBLEEMSTELLING EN DEELVRAGEN	14
§ 1.5 AARD EN METHODEN VAN ONDERZOEK	15
§ 1.5.1 <i>De enquête</i>	16
HOOFDSTUK 2 THEORETISCH KADER	19
§ 2.1 INLEIDING	19
§ 2.2 VERKLARINGEN	19
§ 2.2.1 <i>Organisatorische inrichting van beleidsvorming</i>	19
§ 2.2.2 <i>Kosten- batenanalyse</i>	23
§ 2.3 HET BARRIÈREMODEL	25
§ 2.4 SLOT	27
HOOFDSTUK 3 DUURZAAM BOUWBELEID	29
§ 3.1 INLEIDING	29
§ 3.2 IN HOEVERRE HEBBEN GEMEENTEN EEN BELEID TEN AANZIEN VAN DUURZAAM BOUWEN?	29
§ 3.3 WAAROM HEEFT DE ENE GEMEENTE WEL BELEID TEN AANZIEN VAN DUURZAAM BOUWEN EN DE ANDERE NIET?	32
§ 3.3.1 <i>Gepercipieerde kosten en baten</i>	32
§ 3.3.2 <i>Organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering</i>	38
§ 3.4 SLOT	40
HOOFDSTUK 4 DE STATIEGELDREGELING	41
§ 4.1 INLEIDING	41
§ 4.2 IN HOEVERRE IS DOOR GEMEENTEN DE “STATIEGELDREGELING” VOOR HET STIMULEREN VAN DUURZAAM BOUWEN OP VRIJE KAVELS INGEVOERD?	41
§ 4.3 OP WELKE WIJZE WORDT DE REGELING TOEGEPAST?	42
§ 4.4 WAAROM IS IN DE ENE GEMEENTE DE STATIEGELDREGELING WEL INGEVOERD EN IN DE ANDERE NIET?	43
§ 4.4.1 <i>Gepercipieerde kosten en baten</i>	43
§ 4.4.2 <i>Organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering</i>	48

§ 4.5 SLOT	49
REFERENTIES	51
BIJLAGE 1 DE ENQUÊTE EN DE BEGELEIDENDE BRIEF	53
BIJLAGE 2 TABELLEN BEHORENDE BIJ HOOFDSTUK 3	59
BIJLAGE 3 TABELLEN BEHORENDE BIJ HOOFDSTUK 4	61
BIJLAGE 4 TOTSTANDKOMING VAN BELEID	63
PUBLICATIES	81

Management samenvatting en aanbevelingen

§ 1 Samenvatting

Dit rapport heeft betrekking op een onderzoek naar de statiegeldregeling. Deze regeling houdt in dat bij de aanschaf van de bouwgrond de koper statiegeld betaalt dat hij terugkrijgt wanneer aantoonbaar duurzaam gebouwd is. Om effectief te zijn, moet het bedrag substantieel zijn, dat wil zeggen ongeveer 5.000 tot 12.000 per woning (Biemond en Noorman, 2001: 23).

§ 1.1 *Het onderzoek*

De statiegeldregeling is de beste regeling om duurzaam bouwen op vrije kavels te stimuleren (Biemond: 2001). Deze regeling lijkt nog weinig ingevoerd te zijn in Nederlandse gemeenten. De probleemstelling van dit onderzoek luidt dan ook:

Op welke wijze kan worden bevorderd dat gemeenten de zogeheten 'statiegeldregeling' voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels invoeren?

Het gemeentelijk grondbedrijf is cruciaal voor de feitelijke invoering van de statiegeldregeling. Vandaar dat het onderzoek zich heeft gericht op het gemeentelijk grondbedrijf. Een vragenlijst met uitsluitend gesloten vragen is toegestuurd naar het grondbedrijf van 195 gemeenten in Nederland. De vragenlijst is door 95 gemeenten ingevuld en teruggezonden. De vragen hadden betrekking op het beleid van de gemeente ten aanzien van duurzaam bouwen en de statiegeldregeling. Verklaringen waarom de ene gemeente de statiegeldregel wel heeft ingevoerd en de andere niet, zijn gezocht in de organisatiestructuren van gemeenten en in de door het grondbedrijf gepercipieerde kosten en baten van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de statiegeldregeling. Daarnaast is onderzocht hoever gemeenten zijn gevorderd met de invoering van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de statiegeldregeling.

§ 1.2 *Duurzaam bouwbeleid*

Van de onderzochte gemeenten heeft 62 procent een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. Van de gemeenten zonder beleid ten aanzien van duurzaam bouwen neemt 28 procent binnen afzienbare tijd een besluit over de invoering van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. Wellicht hebben zij een kleine stimulans nodig om positief te besluiten over het aannemen van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen.

Van de onderzochte gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen is bij 76 procent sprake van officieel beleid. Voor de overige 24 procent is dit niet met zekerheid te zeggen. Bij 65 procent van de gemeenten is sprake van recent beleid (beleid dat in 1998 of later is vastgesteld) en bij 35 procent van oud beleid (beleid van vóór 1998). De grootste groep heeft een beleid dat is vastgesteld in 1997. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat in 1995 het eerste 'Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen' van het Ministerie van VROM verscheen.

Genoemde voor- en nadelen

Theoretisch gezien kan het al dan niet hebben van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen samenhangen met de door de gemeente gepercipieerde voor- en nadelen met inbegrip van de positieve en negatieve effecten voor derden. De meeste respondenten noemen als *voordelen* van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen dat door het stimuleren van duurzaam bouwen mensen zich meer bewust worden van een milieuvriendelijke leefwijze en dat door toepassing van duurzaam bouwen de gemeente een bijdrage levert aan de oplossing van een maatschappelijk probleem. Opvallend is dat van de gemeenten die geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen 22 procent als voordeel ziet dat duurzaam bouwen goed is voor de reputatie van de gemeente, terwijl dit percentage voor gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen veel hoger ligt, namelijk 42 procent.

De meeste respondenten zien als *nadelen* van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen dat meer deskundig personeel nodig is en dat particuliere kopers duurzaam bouwen te duur vinden. Hierbij verschillen de percentages tussen de twee groepen respondenten aanzienlijk. Van de gemeenten die geen duurzaam beleid hebben noemt 92 procent als nadeel dat meer deskundig personeel nodig is en 83 procent dat particuliere kopers duurzaam bouwen te duur vinden. Bij de gemeenten die wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben zijn deze percentages respectievelijk 32 en 36 procent.

Opvallend is dat van de gemeenten zonder duurzaam bouwbeleid het nadeel “onbekend maakt onbemind, vooral bij architecten en aannemers” door 14 procent afzonderlijk als extra nadeel van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen is genoemd en dat 17 procent van deze respondenten afzonderlijk als nadeel, het ontbreken van dwingende regelgeving, noemt.

Organisatiestructuur

Een andere verklaring waarom de ene gemeente wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft en de andere niet, betreft de organisatorische inrichting van de beleidsvorming binnen de gemeente, oftewel de organisatorische integratie van beleidsvorming en -uitvoering. In hoofdstuk twee zijn in dit verband vier verschillende organisatiestructuren beschreven: het secretariemodel waarin beleidsvorming en -uitvoering gescheiden zijn; het sectoren model waar beleidsvorming en -uitvoering plaatsvindt binnen één sector van verschillende afdelingen; het concernmodel waarbij de middelenfunctie gedecentraliseerd is naar diensten en het departementaal model, waarin beleidsvorming en -uitvoering binnen dezelfde afdeling plaatsvindt.

Meer dan de helft van alle onderzochte gemeenten (58 procent) is georganiseerd volgens het sectorenmodel. Het gemeentelijk grondbedrijf en de afdeling milieu zijn binnen één sector ondergebracht, bijvoorbeeld de sector Ruimtelijke Ordening. Beleidsvorming en -uitvoering vinden plaats binnen dezelfde sector.

Tussen de variabelen “beleid ten aanzien van duurzaam bouwen” en “organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering” is geen statistisch significant verband gevonden. De organisatorische inrichting lijkt dus geen invloed te hebben op de totstandkoming van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen.

§ 1.3 Statiegeldregeling

In slechts 15 procent van de onderzochte gemeenten is de statiegeldregeling ingevoerd. Van de gemeenten die de statiegeldregeling niet hebben ingevoerd is 48 procent niet bekend met de regeling. Bij een grote groep (37 procent) is de regeling wel bekend, maar is de regeling niet binnen de gemeente besproken of leven er geen wensen omtrent de regeling¹. Dit betekent dat 85 procent van de gemeenten die de statiegeldregeling niet hebben ingevoerd (bijna) alle fasen (van bewustwording van maatschappelijk probleem tot het omzetten in beleid) van het zogenaamde barrièremodel nog moeten doorlopen. Bij het doorlopen van de barrières concurreert een veelheid van maatschappelijke problemen om de aandacht. Het is niet mogelijk om aan alle problemen gelijktijdig aandacht te besteden. De kans om alle barrières te doorlopen neemt toe wanneer er emoties in het spel zijn, de situatie verwerpelijk wordt gevonden en het probleem met beleid oplosbaar lijkt. Daarbij is de actieve rol van de betrokkenen van groot belang. (De Vries, 1998:47).

Toepassing van de regeling

Van de onderzochte gemeenten die de regeling gebruiken (15 procent), past slechts de helft de regeling altijd daadwerkelijk toe. De andere helft behoort de regeling wel toe te passen, maar doet dit niet (21 procent), of slechts op een deel van de vrije kavels (21 procent) of alleen op bedrijfsterreinen (1 gemeente).

Genoemde voor- en nadelen

Het meest genoemde *nadeel* door respondenten die de regeling hebben ingevoerd is dat de invoering van de statiegeldregeling veel tijd en energie kost en op de tweede plaats, dat voordat de regeling wordt ingevoerd iedereen die met de regeling te maken krijgt voorgelicht zal moeten worden, zowel personeel als kopers. De respondenten die de regeling niet hebben ingevoerd noemen als grootste nadeel dat handhaving en controle van de regeling ontbreken, waardoor de regeling in de praktijk niet zal werken (43 procent). Op de tweede plaats, wordt door 41 procent als nadeel genoemd dat de invoering veel tijd en energie kost en op de derde plaats, wordt door 40 procent genoemd dat voordat de regeling wordt ingevoerd iedereen die met de regeling te maken krijgt voorgelicht zal moeten worden, zowel personeel als kopers.

Dat de regeling duurzaam bouwen stimuleert wordt door de meeste respondenten als *voordeel* genoemd. Daarna noemt van de respondenten die de regeling niet hebben ingevoerd (31 procent) als voordeel dat door de statiegeldregeling zowel verantwoord financieel grondbeleid als milieubeleid wordt uitgevoerd en van de respondenten die de regeling wel hebben ingevoerd (43%) dat door de regeling aanvullende bouweisen kunnen worden gesteld.

¹ De respondenten zijn wel bekend met de betekenis van de statiegeldregeling, aangezien 96 procent de juiste definitie van de statiegeldregeling geeft. Er wordt echter binnen de gemeentelijke organisatie niet over de regeling gesproken.

§ 2 Aanbevelingen

In dit onderzoek is nagegaan hoe het gemeentelijk grondbedrijf van gemeenten in Nederland tegenover het onderwerp duurzaam bouwen in het algemeen en de statiegeldregeling in het bijzonder staat. Gebleken is dat gemeenten veelal een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, maar dat weinig gemeenten gebruik maken van de statiegeldregeling. Voor de meeste gemeenten die de regeling niet hebben ingevoerd is de regeling onbekend (48 procent). Bij een grote groep (37 procent) is de regeling wel bekend, maar is de regeling niet binnen de gemeente besproken of leven er geen wensen omtrent de regeling. Er van uitgaande dat de statiegeldregeling een goede maatregel is om duurzaam bouwen op vrije kavels te stimuleren dan kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan om te bevorderen dat gemeenten de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels invoeren:

Meer bekendheid

In de eerste plaats is het cruciaal om meer bekendheid aan de regeling te geven. Immers, bijna de helft van de gemeenten die de regeling niet hebben ingevoerd is onbekend met de regeling. Dit kan op de volgende manieren:

- Zoek de aandacht van de media. De media spelen een cruciale rol wanneer getracht wordt de gemeenten en particulieren meer te betrekken bij het onderwerp. Dit geldt voor zowel de barrières bij het bewustwordingsproces als bij de barrière die moet worden genomen om de inhoud van de publieke agenda te bepalen. Op deze manier kunnen zij de verbinding leggen tussen de publieke en de organisatieagenda
- Stuur een brief waarin de statiegeldregeling staat uitgelegd naar diverse gemeenteraden, zodat de regeling op agenda komt te staan van de gemeenteraad.
- Stuur een brief naar de milieuafdelingen van diverse gemeenten, zodat zij de regeling onder de aandacht van de gemeenteraad kunnen brengen.
- Licht via bijeenkomsten of brochures gemeentebesturen van de afdeling grondbeschikking voor over de statiegeldregeling, zodat de kans toeneemt dat als de regeling wel is ingevoerd deze ook daadwerkelijk wordt toegepast.
- Licht via de media of brochures particuliere opdrachtgevers goed voor over de voordelen van de statiegeldregeling en het belang van duurzaam bouwen. Sluit hierbij aan bij het belang van de particuliere opdrachtgevers, zoals wooncomfort en de kwaliteit van het binnenmilieu. Zij zijn immers degenen die uiteindelijk de beslissing nemen over duurzaam bouwen.

Evaluatie van de statiegeldregeling

Slechts weinig gemeenten hebben de statiegeldregeling nog ingevoerd. Over de vorm (terugbetalingsschema's, omvang van het statiegeld, keuzemogelijkheden duurzaam bouwen) en de effectiviteit (hieronder valt ook handhaving en controle) van de regeling in de praktijk is dan ook weinig bekend. De aanbeveling is dan ook om in de loop van de tijd de effectiviteit en de vorm van de statiegeldregeling bij verschillende gemeenten te gaan evalueren.

Hoofdstuk 1 Het onderzoek

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vraag hoe en waarom dit onderzoek naar duurzaam bouwen is uitgevoerd. De waaromvraag wordt in paragraaf 1.1 behandeld. In paragraaf 1.2 wordt de relatie van het onderwerp duurzaam bouwen met het gemeentelijk beleid beschreven. Dit onderzoek sluit aan op onderzoeksresultaten van het onderzoek van Biemond, vandaar dat in paragraaf 1.3 een korte toelichting op dit onderzoek van Biemond is te vinden. De doelstelling, probleemstelling en deelvragen van het onderzoek komen vervolgens in paragraaf 1.4 aan de orde, waarna in paragraaf 1.5 dieper wordt ingegaan op de aard en methoden van het onderzoek.

§ 1.1 Inleiding

Of je nu de Volkskrant, het Algemeen Dagblad of de Telegraaf leest, in iedere krant kom je wel een artikel tegen over het milieu. Het onderwerp milieu is tegenwoordig niet meer weg te denken uit onze maatschappij. De mensen belasten het milieu op verschillende manieren met vele verschillende activiteiten. De bekendste milieubelastende activiteiten zijn de productieprocessen van gebruiksgoederen, voedingsmiddelen en het vervoer van personen en goederen. Naast deze belastende activiteiten kennen we ook nog een heel andere belangrijke activiteit, namelijk het bouwen van huizen en gebouwen. Om huizen en gebouwen te bouwen is veel energie nodig, daarnaast bestaat de belasting voor een groot deel uit de uitputting van grondstoffen. Een enorme hoeveelheid afval ontstaat bij de bouw en het slopen van de woning of van het gebouw. Bovendien is de aard van het afval in de meeste gevallen schadelijk voor het milieu.

De oplossing om op een milieuvriendelijke manier te bouwen wordt duurzaam bouwen genoemd. Duurzaam bouwen is een manier van bouwen die gericht is op een gezond en verantwoord woon- en leefklimaat. Dat betekent een gezonde atmosfeer binnenshuis en een woonmilieu dat ruimte biedt aan onze behoeften. Schaarse grondstoffen moeten minimaal en zonder onomkeerbare schade aan het natuurlijke milieu toe te brengen, gebruikt worden (Biemond, 2001). Duurzaam bouwen is dus niet alleen gericht op de omgeving maar ook op het leefcomfort van de mens. Door verbeterde isolatie stijgt het comfort en daalt de energierekening van de gebruiker. Door zuiniger gebruik van het sanitair daalt het watergebruik. Goede geluidsisolatie en milieuvriendelijke bouwmaterialen verbeteren de kwaliteit van het binnenmilieu. Hoe duurzaam bouwen precies gerealiseerd kan worden staat beschreven in het “Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen” (2001).

Ondanks dat duurzaam bouwen zo belangrijk is voor een goed en gezond leefmilieu, wordt het nog minimaal gerealiseerd. De meerkosten worden vaak als argument gegeven om bepaalde maatregelen betreffende het duurzaam bouwen niet door te voeren. In 2001 is door Biemond een onderzoek verricht dat handvaten geeft voor het invoeren van duurzaam bouwen. De Milieufederatie Flevoland staat voor een duurzame ontwikkeling, waar duurzaam bouwen een onderdeel van is. Om duurzaam bouwen daadwerkelijk tot uitvoering te brengen binnen de gemeente, heeft de Milieufederatie Flevoland aan de Wetenschapswinkel voor Economie van de Rijksuniversiteit Groningen gevraagd om onderzoek uit te voeren naar het stimuleren van duurzaam bouwen. Aangezien in het onderzoek beleidsanalyse en -ontwikkeling centraal staan, waarbij met name de totstandkoming van de

besluitvorming binnen de gemeente een rol speelt, is Dafne Kuipers, studente Beleid, Communicatie en Organisatie aan de Faculteit Sociaal- Culturele Wetenschappen van de Vrije Universiteit Amsterdam gevraagd om het onderzoek uit te voeren. De gemeenten Almere en Zeewolde hebben bij het de uitvoering van het onderzoek als klankbord gefunctioneerd.

§ 1.2 Gemeenten en duurzaam bouwen

Voor een goed gemeentelijk milieubeleid is een integratie van dit beleid binnen de verschillende afdelingen van de gemeente noodzakelijk (Keers en Hofstee, 1999: 2). Het doel hiervan is om milieudoelstellingen ook doelstellingen van andere afdelingen te laten worden dan alleen van de afdeling milieu. Een van de onderwerpen betreffende milieu is duurzaam bouwen, waarbij het gemeentelijk grondbedrijf een cruciale rol speelt². Het grondbedrijf verkoopt en verpacht grond aan projectontwikkelaars of aan particulieren. Grond die aan particulieren wordt verkocht, wordt aangeduid als vrije kavels. Het hoofddoel van het gemeentelijk grondbedrijf is het op een financieel verantwoorde manier voeren van grondbeleid. Hierbij speelt duurzaam bouwen een ondergeschikte rol. Aangezien het grondbedrijf een sleutelpositie heeft bij het uitvoeren van duurzaam bouwbeleid gaat in dit onderzoek de aandacht dan ook uit naar het gemeentelijk grondbedrijf. Deze afdeling zal uiteindelijk ook de statiegeldregeling moeten uitvoeren. Om duurzaam bouwen te realiseren streeft de afdeling milieu naar een integratie van het grondbeleid met het milieubeleid (Keers en Hofstee, 1999: 3).

Als uitgangspunt voor het vormen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen, nemen gemeenten het “Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen” (Van Hal, 1997: 6). Een aantal maatregelen uit dit pakket is:

- plaats een zonneboilerinstallatie;
- isoleer de leidingen voor warm tapwater volledig;
- hergebruik bouwcomponenten.

Om een beeld te geven van hoe gemeenten duurzaam bouwen opnemen in hun beleid is in box 1 bij wijze van voorbeeld het beleid van de gemeente Zeewolde belicht (Van Hal, 1997: 10,11).

Box 1

Duurzaam bouwen wordt binnen de gemeente Zeewolde vanuit een aantal thema's benaderd. De thema's luiden als volgt: flora en fauna, landschap en bodem, water, verkeer, energie, afval, woonmilieu, grondstoffen en materialen. Hieronder staat een aantal voorbeelden van hoe deze thema's binnen het beleid van de gemeente Zeewolde worden uitgewerkt. De informatie is afkomstig uit het “Plan van aanpak duurzaam bouwen gemeente Zeewolde”(1997).

“De gemeente stimuleert het duurzaam bouwen in het project Horsterveld, een project van circa 1300 woningen. In het gelijknamige bestemmingsplan werd een bijlage opgenomen met als titel ‘aanbevelingen voor milieuvriendelijk bouwen’. Dit resulteerde

² In deze scriptie wordt over het gemeentelijk grondbedrijf gesproken. Voor deze term kan ook de afdeling grondzaken worden ingevuld.

onder meer in een gesloten grondbalans, doorgaande groenwallen, riolering van gres, beton en gerecycled PVC. Bij de uitgifte van alle particuliere kavels voegde de gemeente informatie over duurzaam bouwen toe, in de vorm van een lijst met aandachtspunten.

Zeewolde besloot al eerder om het gebruik van tropisch hardhout zo veel mogelijk te vermijden en derden te ontmoedigen tropisch hardhout toe te passen. Bij het groenbeheer wordt het gebruik van chemicaliën geminimaliseerd. Het scheiden van bouwafval is uitgebreid tot 6 fracties en de scheiding van sloopafval tot 8 fracties.

Om composteren in eigen tuin te bevorderen startte de gemeente een permanente actie waardoor burgers eenvoudig aan compostvaten konden komen. Ondanks tegenvallende resultaten is de gemeente voornemens een soortgelijke actie te herhalen.

In het -in ontwikkeling zijnde- plan van aanpak energiebesparingsbeleid geeft de gemeente aan wat ze op energiebesparingsgebied nastreeft. Omdat Zeewolde een erg jonge gemeente is, zijn de gebouwen in deze gemeente grotendeels voorzien van goede energiebesparende maatregelen. Het streven is deze situatie in stand te houden. Het beleid richt zich met name op de gedragsaanpassing van gebruikers en bewoners.”

§ 1.3 Onderzoekresultaten Biemond

Biemond (2001) heeft onderzoek gedaan naar het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels met behulp van financiële maatregelen. Hierbij werd de Delphi-methode gebruikt: een ondervragingstechniek die is ontwikkeld voor het genereren van kennis vanuit een panel van deskundigen. In dit geval de gemeente, de opdrachtgever en het bouwbedrijf. Uit het onderzoek is gebleken dat duurzaam bouwen op vrije kavels het best gestimuleerd kan worden door het toepassen van financiële maatregelen en voorlichting. Het onderzoek richtte zich op financiële maatregelen, omdat de verwachting was dat particuliere opdrachtgevers niet uit zichzelf gaan bouwen, omdat aspecten zoals ‘duurzaamheid’ en ‘milieu’ de meerderheid van hun niet aanspreekt. Hierdoor valt bij overweging van kosten en baten de balans voor duurzaam bouwen negatief uit. Alleen financiële maatregelen waarmee de kosten/batenbalans van de particuliere opdrachtgevers kan worden beïnvloed kunnen het stimuleren van duurzaam bouwen doen slagen. Deze maatregelen kunnen uitgevoerd worden in de vorm van een statiegeldregeling, een subsidieregeling of een kortingsregeling op concrete duurzame artikelen. Uit hetzelfde onderzoek bleek dat de gemeenten vonden dat de statiegeldregeling de meest effectieve manier is om duurzaam bouwen binnen de gemeente te stimuleren. Deze regeling houdt in dat bij de aanschaf van de bouwgrond de koper statiegeld betaalt dat hij terugkrijgt wanneer aantoonbaar duurzaam gebouwd is (Biemond en Noorman, 2001). Een subsidieregeling komt weliswaar sympathieker over en subsidies zijn beter af te stemmen op de mate waarin duurzaam bouwen wordt gerealiseerd, maar een subsidieregeling vereist een verordening met omslachtige inspraakmogelijkheden, terwijl een statiegeldverordening eenvoudiger uitvoerbaar is. Een probleem is de controleerbaarheid. Zowel het beoordelen van plannen als controle in het werk vergen veel kennis en inzicht. Biemond schrijft in het Dubo jaarboek 2001:

Box 2 Smeermiddel

“Financiële stimulansen blijven nodig als “smeermiddel” voor duurzaam bouwen. Daarbij moeten alle meerkosten die niet direct of op korte termijn worden terugverdiend worden gecompenseerd. Indicatie: een bedrag van 10.000 tot 25.000 gulden per woning. In de praktijk zal een statiegeldregeling het best uitvoerbaar zijn. Deze regeling houdt in een toeslag op de kavelprijs als bron voor subsidie”.

Biemonnd stelt wel de volgende eisen aan financiële stimuleringsregelingen (Biemonnd:22):

- Het grootste deel van de meerkosten van de te bevorderen maatregel moet worden gecompenseerd;
- de grootte van de financiële stimulering moet niet alleen substantieel, maar ook variabel zijn, afhankelijk van het bereikte niveau van duurzaamheid: hoe duurzamer, hoe hoger de uitkering;
- in geval van een statiegeldregeling moet extra aandacht worden besteed aan de voorlichting om een daarover negatief beeld van deze regeling bij de particuliere opdrachtgever te voorkomen.

§ 1.4 Doelstelling, probleemstelling en deelvragen

Duurzaam bouwen is een vrij nieuw onderwerp. Bijna iedereen heeft er wel eens van gehoord, maar wat het nu precies inhoudt is bij velen onbekend. Bij duurzaam bouwen wordt meer gedacht aan de natuur en de omgeving dan aan het eigen leefmilieu, zowel binnens- als buitenshuis.

Het onderzoek van Biemonnd (zie paragraaf 1.3) naar het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels is voorzover bekend het enige onderzoek dat verricht is. Wel is al eerder onderzocht hoe duurzaam bouwen kan worden toegepast. De statiegeldregeling in combinatie met voorlichting is volgens Biemonnd het instrument om duurzaam bouwen ook daadwerkelijk te realiseren binnen Nederlandse gemeenten. Desondanks, lijken nog weinig gemeenten hiervan gebruik te maken. De statiegeldregeling is bovendien een vrij nieuwe en onbekende regeling. De resultaten van het onderzoek van Biemonnd kunnen worden gezien als een handreiking om de regeling ook daadwerkelijk binnen de gemeente in te voeren, waardoor duurzaam bouwen gerealiseerd wordt.

Dit onderzoek zal moet leiden tot een advies voor de verschillende betrokken partijen over de invoering van de statiegeldregeling.

De doelstelling van het onderzoek luidt dan ook als volgt:

Aanbevelingen doen omtrent de wijze waarop gemeenten, het gemeentelijk grondbedrijf en milieuorganisaties de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels kunnen invoeren.

De probleemstelling van het onderzoek luidt als volgt:

Op welke wijze kan worden bevorderd dat gemeenten de zogeheten ‘statiegeldregeling’ voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels invoeren?

Alvorens in te gaan op de vraag of gemeenten de statiegeldregeling gebruiken, zal de vraag of gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben moeten worden beantwoord. De

statiegeldregeling maakt immers deel uit van dit beleid. Wanneer gemeenten geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, zal eerst aandacht besteed moeten worden aan de totstandkoming van dit beleid voordat de statiegeldregeling kan worden ingevoerd. Dit leidt tot de formulering van de volgende deelvragen:

- 1a. In hoeverre hebben gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen?
- 1b. Hoe kan worden verklaard dat de ene gemeente wel en de andere gemeente niet een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft?

De deelvragen 1a en 1b worden beantwoord in hoofdstuk 3.

In de deelvragen 1a en 1b staat het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen centraal. Om een antwoord op deze deelvragen te krijgen, is een duidelijke omschrijving van het begrip “beleid” noodzakelijk.

Beleid is een begrip dat we overal tegenkomen. In de politiek, binnen het openbaar bestuur, maar ook in het bedrijfsleven en binnen het particulier initiatief. In dit onderzoek is beleid het grote sleutelwoord, namelijk beleid ten aanzien van duurzaam bouwen binnen de gemeentelijke organisatie. Hoogerwerf (1998: 23) omschrijft beleid als het streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en bepaalde tijdkeuzes. Kernwoorden als overleg, bedachtzaamheid, omzichtigheid zijn aan de orde. Deze definitie is een keuze uit verschillende mogelijkheden van omschrijvingen. Hoogerwerf schrijft dat hij uitgaat van beleid dat zowel een plan als een handelen omvat. Dat beleid doeleinden en middelen bevat die zelfs de grondstructuur zijn. En dat een tijdelement belangrijk is om op te nemen in de definitie, omdat onder meer de doeleinden zowel impliciet als expliciet naar tijdstippen verwijzen. Het gaat hier dus om een zeer volledige omschrijving van beleid.

In dit onderzoek wordt gesproken van beleid indien beleid ook daadwerkelijk schriftelijk is vastgelegd.

Om gemeenten te stimuleren de statiegeldregeling ook daadwerkelijk in te voeren, zal bekeken worden wat eventuele knelpunten zijn van de regeling. Deze knelpunten zullen geminimaliseerd moeten worden, om tot een optimale werking van de regeling te komen. Dit leidt tot de volgende deelvragen:

- 2a. In hoeverre is door gemeenten de ‘statiegeldregeling’ voor het stimuleren van duurzaam bouwen op de vrije kavels ingevoerd?
- 2b. Op welke wijze wordt deze regeling toegepast?
- 2c. Hoe kan verklaard worden dat in de ene gemeente de statiegeldregeling wel is ingevoerd en in de andere niet?

Deze deelvragen worden in hoofdstuk 4 beantwoord.

§ 1.5 Aard en methoden van onderzoek

In het theoretisch kader (zie hoofdstuk 2) en het daarop gebaseerde empirisch onderzoek is een onderscheid gemaakt tussen een verklarend en een beschrijvend deel. Om tot aanbevelingen te komen is in hoofdstuk 2 eerst naar een aantal verklaringen gezocht voor het al dan niet invoeren van de statiegeldregel. Deze zijn gezocht in de organisatiestructuren van gemeenten en in de door het grondbedrijf gepercipieerde kosten en baten van de statiegeldregeling. Om te onderzoeken in

hoeverre gemeenten zijn gevorderd met de invoering van de statiegeldregeling is in hoofdstuk 2 tot slot het barrièremodel uiteengezet.

§ 1.5.1 De enquête

Op basis van theorieën in hoofdstuk 2 is een enquête met uitsluitend gesloten vragen opgesteld (zie bijlage 1)³. De enquête is, voordat deze is uitgezet, in twee gemeenten voorgelegd aan een werknemer van het gemeentelijk grondbedrijf. De betrokkenen zijn gevraagd de vragenlijst te lezen en hun mening te geven over de vragen. Naar aanleiding van een aantal opmerkingen is de vragenlijst aangepast en vervolgens nog eens verzonden naar de twee proefgemeenten om te kijken of de enquête goed is om te versturen naar andere gemeenten.

Aangezien gebruik werd gemaakt van gesloten vragen, zijn de antwoordmogelijkheden beperkt en bedacht door de onderzoeker. Wanneer het juiste antwoord er volgens de respondent niet bij staat, kunnen data verloren gaan. Om dit probleem op te lossen konden de respondenten bij de enquêtevragen waarbij dit noodzakelijk is extra antwoorden geven bij de antwoordcategorie “anders namelijk”.

De reden om te kiezen voor een schriftelijke enquête met gesloten vragen is dat door middel van een schriftelijke enquête een groot aantal gegevens in korte tijd verzameld kan worden. Deze gegevens kunnen makkelijk worden verwerkt volgens het statistisch computerprogramma SPSS.

Respondenten

Gezien het belang van het gemeentelijk grondbedrijf is besloten om als respondenten de werknemers van het gemeentelijk grondbedrijf (of andere afdelingen die zich bezig houden met grondzaken) van verschillende gemeenten binnen Nederland te nemen. In totaal hebben 197 van de 469 gemeenten in Nederland een vragenlijst ontvangen, waarvan 95 gemeenten de vragenlijst ingevuld hebben teruggezonden. Dit is bijna de helft van de steekproef. Dit aantal is voldoende om te generaliseren naar alle gemeenten in Nederland. Bij het selecteren van de respondenten is rekening gehouden met een evenredige verdeling van alle gemeenten over Nederland. Dat de repons een goede afspiegeling geeft van spreiding van Nederlandse gemeenten per provincie laat tabel 1.1 zien. In deze tabel is aangegeven welk percentage van het totaal aantal gemeenten in een bepaalde provincie liggen en hoe dit percentage ligt in de steekproef en in de respons. Gezien de geografische ligging kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een representatieve steekproef.

³ In de enquête wordt aan de respondenten de vraag gesteld op welke wijze beleid ten aanzien van duurzaam bouwen tot stand komt. Bij nader inzien is de theorie behorende bij deze enquêtevraag niet gebruikt om uiteindelijk tot aanbevelingen te komen. Voor de volledigheid is deze informatie weergegeven in bijlage 4.

Tabel 1.1 Respons Nederlandse gemeenten op de schriftelijke enquête

<i>Provincie</i>	<i>Totaal aantal gemeenten</i>	<i>Aantal benaderde gemeenten</i>	<i>Aantal gemeenten dat heeft gereageerd op de enquête</i>
Groningen	5% (25)	9% (17)	9% (9)
Friesland	6% (32)	9% (17)	12% (11)
Drenthe	2% (12)	4% (7)	4% (4)
Overijssel	5% (26)	6% (12)	4% (4)
Gelderland	14% (71)	12% (23)	13% (12)
Utrecht	7% (33)	8% (15)	5% (5)
Noord-Holland	13% (66)	12% (23)	12% (11)
Zuid-Holland	19% (93)	18% (35)	16% (15)
Zeeland	3% (17)	4% (7)	3% (3)
Noord-Brabant	14% (71)	10% (20)	13% (12)
Limburg	10% (49)	8% (16)	5% (5)
Flevoland	1% (6)	3% (6)	4% (4)
Totaal	100% (501)	100% (197)	100% (95)

Hoofdstuk 2 Theoretisch kader

§ 2.1 Inleiding

Om een goede vragenlijst voor de schriftelijke enquête te ontwerpen dient eerst inzicht te worden verkregen in de vraag waarom de ene gemeente wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft of de statiegeldregeling heeft ingevoerd en de andere gemeente niet. Als eventuele verklaringen wordt in paragraaf 2.2 de organisatorische inrichting van de beleidsvorming en de afweging van kosten en baten beschreven.

Hoever gemeenten zijn met het ontwikkelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen of met het invoeren van de statiegeldregeling en welke barrières er nog moeten worden genomen kan beschreven worden aan de hand van het barrièremodel. Dit model wordt uiteengezet in paragraaf 2.3.

§ 2.2 Verklaringen

In deze paragraaf zijn verklaringen beschreven die betrekking hebben op de deelvragen:

- 1b. Hoe kan worden verklaard dat de ene gemeente wel en de andere gemeente niet een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft?
- 2c. Hoe kan verklaard worden dat in de ene gemeente de statiegeldregeling wel is ingevoerd en in de andere niet?

§ 2.2.1 Organisatorische inrichting van beleidsvorming

Gemeenten verschillen onderling wat betreft de organisatorische inrichting van de beleidsvorming. Met het vormen van beleid wordt bedoeld de opeenvolgende verrichtingen waarmee beleidsontwerpers een beleidsprobleem verwerken tot een zo goed mogelijk beredeneerd oplossingsplan (Hoogerwerf, 2001: 27-28). De organisatorische inrichting van de beleidsvorming is vastgelegd in de organisatiestructuur. Met name de integratie tussen de beleidsvorming en de beleidsuitvoering binnen de gemeenten kan verschillend georganiseerd zijn. De verwachting is dat er een positief verband bestaat tussen gemeenten met een hoge integratie van beleidsvorming en -uitvoering en het hebben van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en/of statiegeldregeling. In deze paragraaf worden daarom verschillende organisatiemodellen betreffende de organisatorische inrichting van de beleidsvorming besproken.

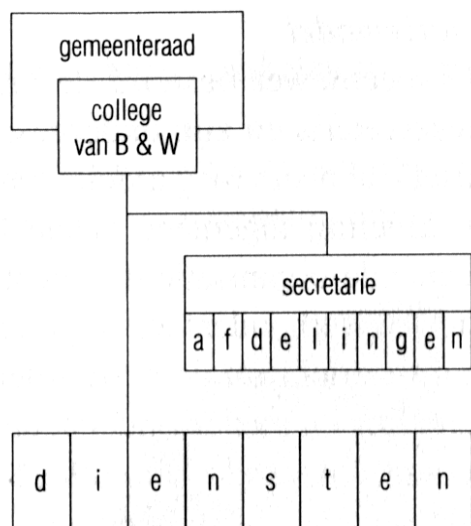
Het ambtelijk apparaat was op basis van de Gemeentewet van 1851 tot ver na de Tweede Wereldoorlog georganiseerd volgens het zogenaamde secretariemodel. Dit organisatiemodel is met name geschikt voor kleine gemeenten. Na honderd jaar vond een aantal belangrijke veranderingen plaats die bij veel grote en middelgrote gemeenten organisatorische problemen in het secretariemodel veroorzaakten. Behoeftte aan coördinatie en afstemming namen toe, omdat de problemen, waarvoor het beleid een oplossing moest bieden, veel complexer werden (Derksen, 1998:102). De beleidsproblemen raakten meer met elkaar verweven. Daardoor waren steeds vaker meerdere

organisatieonderdelen bij een bepaald beleidsterrein betrokken. De traditionele scheiding tussen beleidsvorming en beleidsuitvoering kwam onder druk te staan, want ook de diensten en de bedrijven gingen zich steeds meer met beleidsvorming bezighouden. Dat leidde al snel tot vertragingen en conflicten, en tot ongewenste uitkomsten betreffende het beleid (Derksen, 2001: 126). Hierdoor ontstonden met name bij grotere gemeenten verschillende organisatiemodellen, waarin een hogere integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering aanwezig was, met als doel beleid sneller en minder gecompliceerd tot stand te brengen (Derksen, 2001:128). Deze verschillende organisatiemodellen kunnen hierdoor wellicht mede een verklaring vormen voor het feit dat de ene gemeente wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft en de andere gemeente niet.

Algemeen kan worden gesteld dat de gemeentelijke organisatie zich ontwikkeld heeft van het secretariemodel via het sectorenmodel naar het concernmodel (Dijkgraaf, 1999:97). Dijkgraaf beschrijft deze organisatiemodellen en het departementaal duidelijk en uitgebreid (1999:105-118)⁴. De modellen zullen hieronder dan ook beschreven worden volgens de theorie van Dijkgraaf⁵.

Het secretariemodel

De secretarie wordt beschouwd als ondersteunende organisatie die rechtstreeks gekoppeld is aan het college van burgemeester en wethouder en de gemeenteraad. De secretarie houdt zich bezig met de beleidsvoorbereiding en met de ondersteuning van de beleidsbepaling. De gemeentesecretaris vervult een scharnierfunctie, dat wil zeggen dat de contacten vanuit het college van burgemeester en wethouders naar het ambtelijk apparaat uitsluitend via de gemeentesecretaris verlopen. Binnen het secretariemodel is sprake van een scheiding tussen beleidsvoorbereiding door de secretarie en beleidsuitvoering door diensten en bedrijven. Coördinatie vindt met name plaats via hiërarchie. Daarnaast is collegiale besluitvorming kenmerkend voor het secretariemodel.



Figuur 2.1 het secretariemodel

Bron: Van Raay en Wolters, 1987

⁴ Voor meer informatie over de verschillende organisatiemodellen zie Derksen (1998: 100 –105) en Derksen (2001:125 – 130).

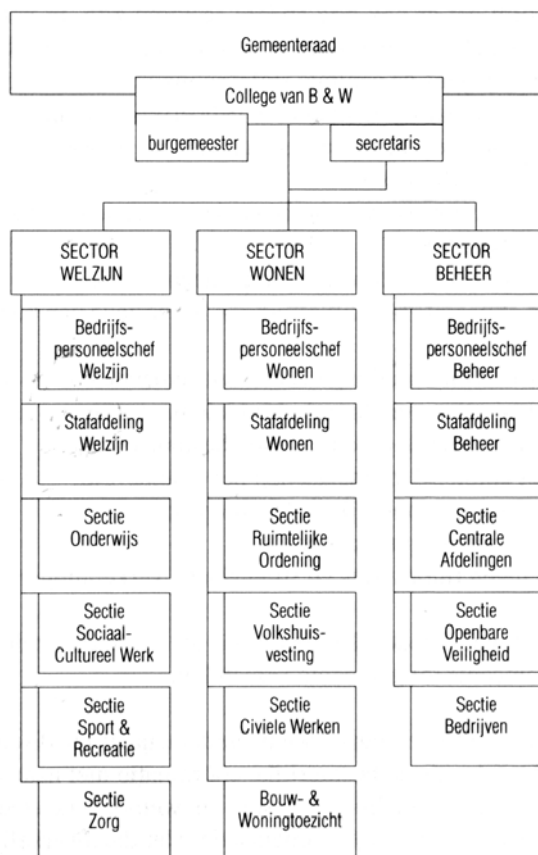
⁵ De beschrijving is voor een groot deel gebaseerd op hoofdstuk 5 van Dijkgraaf.

In dit model zijn beleidsbepaling en beleidsuitvoering gescheiden, waardoor de integratie van beleidsbepaling en beleidsuitvoering laag is. De secretarie houdt zich bezig met de beleidsbepaling en de diensten en bedrijven zorgen voor de beleidsuitvoering.

Het sectorenmodel

In dit model zijn de beleidsvoorbereiding en -uitvoering samengebracht in zogenaamde sectoren. Dit zijn organisatorische eenheden gericht op maatschappelijke probleemvelden. Vroegere diensten en afdelingen zijn nu geïntegreerd in een nieuwe afdeling. Wanneer men een aantal van deze afdelingen samenvoegt, ontstaat een hoofdafdeling, de zogenaamde sector. Binnen dit model is de secretarie afgeslankt en omgebouwd tot een orgaan ten behoeve van de beleidscoördinatie. De middelenfunctie komt meestal terecht bij centrale stafafdelingen, maar is in één sector ondergebracht. Binnen dit model komt vaak een managementteam voor dat verantwoordelijk is voor het tot stand komen van integrale beleidsadviezen. De gemeentesecretaris is belast met de coördinatie van de hoofdlijnen van het beleid, eventueel in combinatie met de zorg voor ondersteunende stafdiensten. Alle beschikbare kennis is binnen de beleidsvelden gebundeld, waardoor het beleidsvormingsproces effectiever verloopt.

Binnen dit model vindt een redelijke integratie van beleidsbepaling en -uitvoering plaats. Beide functies zijn ondergebracht binnen dezelfde sector, maar worden uitgevoerd door verschillende afdelingen.



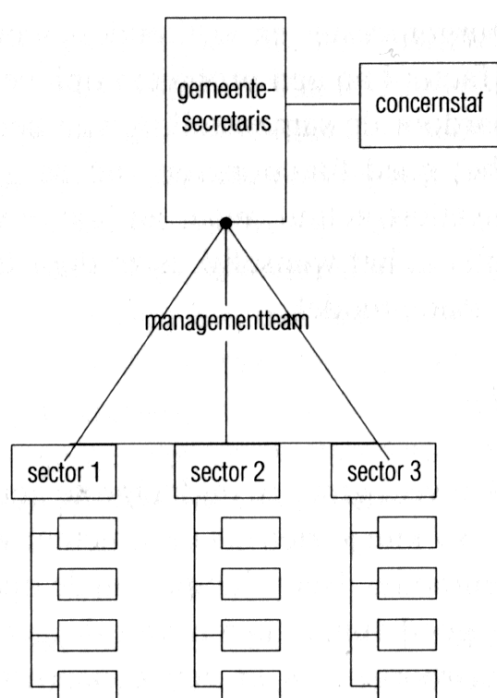
Figuur 2.2 Het sectorenmodel zoals toegepast in de gemeente Leiden

Bron: Van Raay en Wolters, 1987

Het concernmodel

Het principe van het concernmodel lijkt op die van het sectorenmodel. Het verschil met het sectorenmodel is dat de middelenfuncties gedecentraliseerd zijn naar diensten, die integraal en resultaatverantwoordelijk zijn tegenover het college van B&W. Binnen het concernmodel is een concernstaf toegevoegd waarin centrale staffuncties zijn opgenomen. Het doel hiervan is om het functioneren van de gemeente structureel in de organisatiestructuur te waarborgen. De staf heeft een beleidstoetsende en –bewakende rol. Binnen het concernmodel is sprake van een controlefunctie, deze functie is de spil van de informatievoorziening in dit organisatiemodel. De concerncontroller is primair verantwoordelijk voor de inzichtelijkheid van de informatiestromen binnen de totale gemeentelijke organisatie. Hij neemt een onafhankelijke positie in en heeft geen beleidstaken. Staffuncties worden zoveel mogelijk gedecentraliseerd. De sectorhoofden en de gemeentesecretaris vormen samen een managementteam. Ondanks dat de portefeuillehouders korte lijnen met het ambtenarenapparaat nastreven, wordt er toch collegiaal bestuurd. Binnen dit model heeft de gemeentesecretaris weer een centrale positie.

Ook binnen dit model vindt een redelijke integratie tussen beleidsbepaling en beleidsuitvoering plaats. Hiervoor geldt hetzelfde als bij het sectorenmodel. Beide functies zijn ondergebracht binnen dezelfde sector, maar worden uitgevoerd door verschillende afdelingen.



Figuur 2.3 Het concernmodel

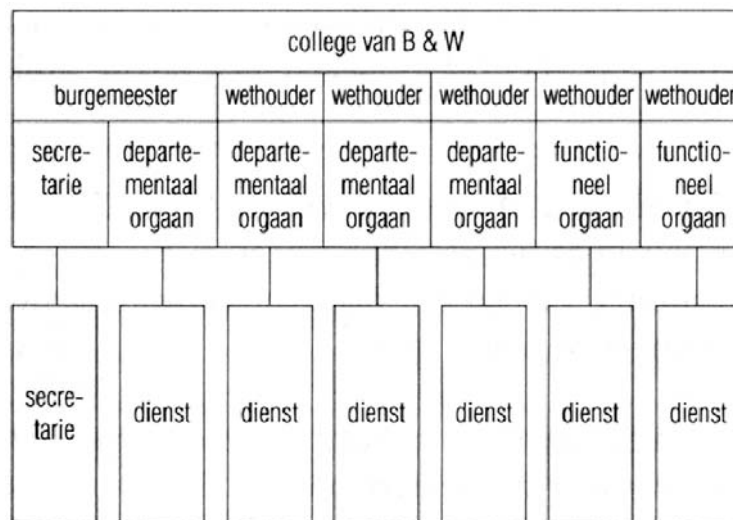
Bron: Dijkgraaf 1999, p. 116

Het departementaal model

Het eerste alternatief voor het secretariemodel werd het departementaal model. In dit model beschikt iedere wethouder over één of meer bestuurseenheden die in overeenstemming zijn met zijn portefeuille. Dit betekent dat diensten en afdelingen rechtstreeks onder de individuele wethouder zijn gepositioneerd. De secretarie vervult de functie van secretariaat van het college van burgemeester en

wethouders. De beleidsvoorbereidende taken liggen op het terrein van de diensten, hierdoor zijn beleidsvoorbereiding en -uitvoering geïntegreerd. Een probleem van dit model is dat coördinatie tussen de diensten in de ambtelijke beleidsvoorbereiding moeilijk te realiseren is.

Binnen dit model is de integratie van beleidsbepaling en -uitvoering groot. Beide functies worden door dezelfde dienst uitgevoerd.



Figuur 2.4 Het departementaal model

Bron: Van Raay en Wolters, 1987

Aan de hand van de beschreven organisatiemodellen, kan nu in de enquête nagegaan worden welke gemeentelijke afdelingen betrokken zijn bij de beleidsvorming en -uitvoering op het terrein van duurzaam bouwen (enquêtevraag 4; zie bijlage 1). Ook kan onderzocht worden in hoeverre de verschillende organisatiemodellen kunnen verklaren waarom de ene gemeente wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft of de statiegeldregeling heeft ingevoerd en de andere gemeente niet.

§ 2.2.2 Kosten- batenanalyse

Om een antwoord te vinden op de deelvragen in de inleiding van § 2.2 zal niet alleen worden gekeken naar de gemeentelijke organisatiemodellen, maar zal tevens worden onderzocht wat men binnen de verschillende gemeenten ziet als de kosten en baten van het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en van de statiegeldregeling. De verwachting is dat er een verband bestaat tussen het zien van veel of weinig voor- of nadelen en het wel of niet voeren van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen.

De kosten-batenanalyse valt onder de monetaire methoden. Het is een evaluatiemethode waarbij een zoveel mogelijk gekwantificeerd overzicht wordt gegeven van de voor- en nadelen over een langere periode van alternatieve projecten of beleidsmaatregelen. De voor- en nadelen worden zoveel mogelijk in geld uitgedrukt en in de vorm van kosten- en batenposten weergegeven (Hellendoorn, 2001: 11)

De kosten- batenanalyse kan onderscheiden worden in een sociaal-economische en bedrijfseconomische kosten-batenanalyse. Bij een bedrijfseconomische kosten-batenanalyse worden

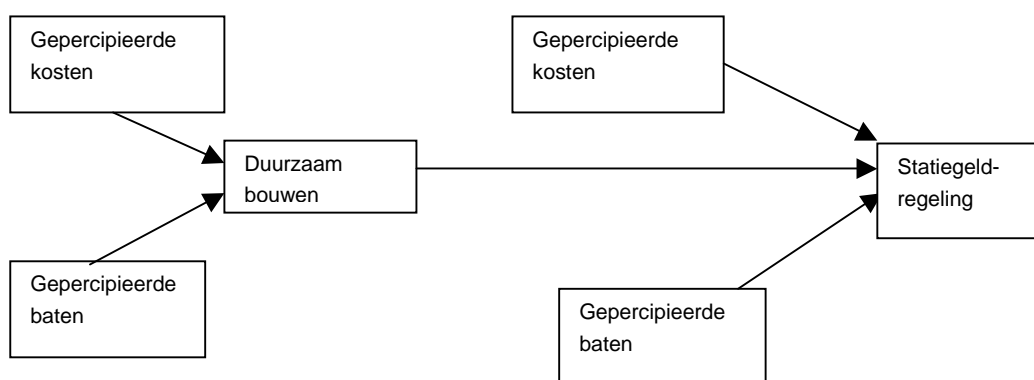
de voor- en nadelen bepaald, zoals het betrokken bedrijf deze ervaart (Hellendoorn 2001: 12). Bij een dergelijke analyse worden geen positieve en negatieve effecten voor derden bepaald.

Hoogerwerf (1998: 73) schrijft dat bij de geschatte baten niet alleen beoogde effecten horen maar ook positieve neveneffecten. Een neveneffect van een instrument is een gevolg dat met dit instrument niet wordt nagestreefd. Van een positief neveneffect is sprake, wanneer het niet beoogde effect toch positief wordt gewaardeerd vanuit andere doeleinden of maatstaven dan het doel waarvoor het instrument wordt ingezet. Zo kan bijvoorbeeld de invoering van de statiegeldregeling niet alleen leiden tot duurzaam bouwen, maar ook tot meer bewustwording ten aanzien van milieuproblematiek bij de particuliere eigenaar. De sociaal-economische kosten-batenanalyse neemt de positieve en negatieve effecten voor derden in de analyse mee.

De mogelijke baten betreffen onder andere de effectiviteit van het instrument. Dat wil zeggen de mate waarin een instrument bijdraagt tot het bereiken van het gestelde doel (Hoogerwerf 1998: 72-73). Het gestelde doel is het stimuleren van duurzaam bouwen binnen gemeenten. Belangrijk voor de keuze voor een bepaald instrument is dat de baten hoger moeten zijn dan de kosten. Het gaat hierbij niet alleen om de financiële aspecten, maar om de kosten en baten in ruime zin, waardoor ook aspecten als maatschappelijke kosten en -baten, milieukosten en -baten en wettelijke kosten en -baten een rol spelen.

Binnen de kosten en baten kan een onderscheid worden gemaakt in gepercipieerde kosten en -baten en werkelijke kosten en -baten. Onder gepercipieerde kosten en -baten wordt in dit onderzoek verstaan kosten en baten, zoals de verschillende respondenten die waarnemen. Werkelijke kosten en -baten zijn de kosten en baten, zoals ze ook daadwerkelijk zijn. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van de gedachtegang van de sociaal-economische kosten-batenanalyse, in die zin dat effecten op derden worden meegenomen. Duurzaam bouwen kent immers meerdere partijen, zoals het gemeentelijk grondbedrijf, de particuliere kopers van de grond en de maatschappij.

Naar aanleiding van bovenstaande is het volgende conceptueel model opgesteld.



Figuur 2.5 Conceptueel model gepercipieerde kosten en baten

Met behulp van het conceptueel model kan worden nagegaan in hoeverre de door de respondenten gepercipieerde kosten en de baten een verklaring vormen voor het al dan niet voeren van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het al dan niet invoeren van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels. In de enquête zijn vragen gesteld over wat de

respondenten zien als de voor- en nadelen van zowel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen als van de statiegeldregeling (enquêtevragen 5,6,10 en 11; bijlage 1).

Het gaat hier slechts om een beginstap van sociaal-economische kosten-batenanalyse aangezien alleen aan de respondenten naar de gepercipieerde kosten en baten wordt gevraagd zonder deze in geld uit te drukken of er een gewicht aan toe te kennen. In de enquête is niet gevraagd naar een alternatief. De gepercipieerde kosten en baten hebben daarom betrekking op het invoeren van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen of op de statiegeld ten opzichte van het niet invoeren van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen of de statiegeldregeling.

§ 2.3 Het barrièremodel

In dit tweede deel van het hoofdstuk wordt het barrièremodel besproken, omdat met dit model onderzocht kan worden in welke fase verschillende gemeenten zich bevinden wat betreft de beleidsvorming ten aanzien van duurzaam bouwen of het invoeren van de statiegeldregeling, zodat een antwoord kan worden gevonden op de volgende deelvragen (enquêtevragen 1 en 8; bijlage 1):

1a. In hoeverre hebben gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen?

2a. In hoeverre is door gemeenten de 'statiegeldregeling' voor het stimuleren van duurzaam bouwen op de vrije kavels ingevoerd?

Vervolgens kan met het barrièremodel bekeken worden welke barrières gemeenten nog moeten overwinnen om een beleid van duurzaam bouwen of de statiegeldregeling in te voeren.

In deze paragraaf wordt, gemakshalve, met name over het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen gesproken, waarvan de statiegeldregeling deel kan uitmaken.

De agenda

Wanneer een gemeente beleid ten aanzien van duurzaam bouwen wil voeren, zal dit onderwerp op de agenda geplaatst moeten worden. Onder agenda wordt verstaan: het samenstel van onderwerpen waarmee een actor zich actief bezighoudt met het oog op het nemen van een besluit (Huberts, 1999:17).

Huberts (1999:17-18) onderscheidt op een duidelijke en overzichtelijke wijze verschillende agenda's. Huberts sluit goed aan bij de theorie van het barrièremodel van Bachrach en Baratz (1970: 3-16). De Vries (1998: 46-49) spreekt over dezelfde agenda's als Huberts, alleen door de benamingen zijn de verschillende fasen iets moeilijker van elkaar te onderscheiden. Daarom is gekozen voor de indeling volgens Huberts, naar de theorie van Bachrach en Baratz:

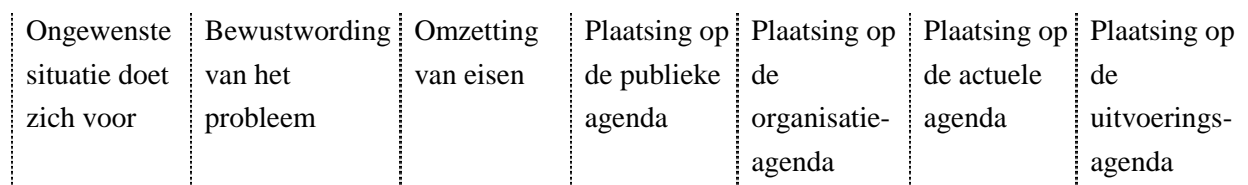
- de publieke agenda, deze is het samenstel van onderwerpen dat door het publiek (burgers en maatschappelijke groeperingen) rijp wordt geacht voor besluitvorming;
- de organisatie-agenda is het samenstel van onderwerpen dat de aandacht heeft van de gezagsdragers in de organisatie, dat wil zeggen van de actoren die de bevoegdheid hebben een beslissing/besluit te nemen;
- de actuele agenda bestaat uit de onderwerpen waarover binnen afzienbare tijd daadwerkelijk een keuze zal worden gemaakt;
- de uitvoeringsagenda noteert de onderwerpen waarover besluiten genomen zijn en waarmee ook daadwerkelijk iets gebeurt.

Het barrièremodel

Het barrièremodel is een benadering die aangeeft hoever een overheidsinstantie is gevorderd bij het vormen van een beleid. In dit model wordt de beleidsvorming of het ontbreken daarvan besproken vanuit de fasen die moeten worden doorlopen voordat op een probleem uiteindelijk een beleid volgt. De verschillende fasen kunnen gezien worden als barrières die moeten worden genomen voordat een effectief beleid ontstaat (De Vries, 1998: 46).

In het barrièremodel wordt niet verondersteld dat elk van de genoemde barrières achtereenvolgens moet worden genomen voordat er een beleid ontstaat. Het zal duidelijk zijn dat sommige barrières in de praktijk eenvoudiger te nemen zijn dan andere en soms zelfs niet eens nodig zijn om uiteindelijk tot een in werking tredend beleid te komen. Zo schrijft Huberts (1999: 28) dat een plaats op de publieke agenda niet een noodzakelijke voorwaarde is om tot beleid te komen. Actoren kunnen ook zelf een probleem op de actuele agenda zetten. Soms is het zelfs mogelijk alle barrières over te slaan. Het barrièremodel is een typisch agendavormingsmodel. Meerdere agendavormingsmodellen zijn in de theorie beschreven⁶. Gekozen is voor het barrièremodel omdat met dit model een duidelijk beeld gegeven kan worden van de situatie binnen Nederlandse gemeenten op het gebied van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de invoering van de statiegeldregeling. Daarnaast is dit model goed toepasbaar om uiteindelijk een antwoord te krijgen op de deelvragen 1a en 2a.

Volgens het barrièremodel moet er zich eerst een ongewenste situatie voordoen. Deze ongewenste situatie zal worden omgezet tot de bewustwording van het probleem. De bewustwording leidt uiteindelijk tot de politieke eisen. Deze eisen zullen gevormd worden in een “issue” dat op de publieke agenda wordt geplaatst. Een probleem waarvan men zich bewust is, is nog niet een probleem dat in eerste instantie veel aandacht krijgt. We gaan dan ook naar de volgende barrière, de overgang van de publieke naar de organisatieagenda⁷. Een probleem dat veel publieke aandacht krijgt, is nog niet een probleem dat door de beleidsmakers in de verantwoordelijke organisatie wordt opgepakt. Als het al de aandacht van de beleidsmakers krijgt, is er nog niet meteen een beleid waarop besluitvorming volgt. Zo komen we bij de volgende barrière, de overgang naar de actuele agenda⁸. Er wordt een besluit genomen, met de vraag in hoeverre dat overeenkomt met de gestelde eisen. Tot slot zal het beleid in werking treden, waardoor het op de uitvoeringsagenda wordt geplaatst.



Figuur 2.6 Van probleem naar beleid in het barrièremodel

Bron: Huberts 1999, p. 27

⁶ Deze modellen worden onder andere door 't Hart (1998) behandeld.

⁷ De Vries (1998: 46-49) spreekt hier over de beleidsagenda.

⁸ De Vries (1998: 46-49) spreekt hier over de besluitvormingsagenda.

In het barrièremodel komt vooral naar voren dat er sprake is van een veelheid van maatschappelijke problemen die met elkaar om aandacht concurreren. Het is niet mogelijk om aan alle problemen gelijktijdig aandacht te besteden (De Vries, 1998:47). Dit roept de vraag op hoe ervoor gezorgd kan worden dat juist het onderwerp duurzaam bouwen alle aandacht krijgt? Volgens De Vries (1998:47) neemt de kans om alle fasen te doorlopen toe wanneer er emoties in het spel zijn, de situatie verwerpelijk wordt gevonden en het probleem met beleid oplosbaar lijkt. Verder staat de actieve rol van de betrokkenen centraal; zij moeten actief trachten de barrières te overwinnen. Vele groeperingen kunnen hierbij betrokkenen zijn zoals, intellectuelen, journalisten, beleidsambtenaren en politici.

Met name de media spelen een cruciale rol. Zij vormen een intermediair tussen het publiek en de beleidsmakers. Op deze manier kunnen zij de verbinding leggen tussen de publieke- en de organisatieagenda. Een bekende uitspraak is dat de media wellicht niet bepalen hoe iemand over gebeurtenissen denkt, maar wel waarover wordt nagedacht. Media spelen een belangrijke rol bij het bewustwordingsproces en het bepalen van de inhoud van de publieke agenda. Uit onderzoek blijkt dat de aandacht die de media aan problemen schenken voor een belangrijk deel overeenkomt met wat mensen van belang vinden (Huberts, 1999:28). Ook blijkt dat beleidsmakers en politici vaak reageren op de inhoud van de media, die soms beter geïnformeerd zijn dan zichzelf. Naar de rol van de media is en wordt veel onderzoek verricht. De rol van de media in het agendavormingsproces is nauwelijks betwist (Huberts, 1999:28).

§ 2.4 Slot

Gemeenten organiseren zich volgens verschillende organisatiemodellen. Het verschil tussen de modellen betreft de mate van organisatorische integratie van de beleidsvorming en de beleidsuitvoering. Zo vinden beleidsvorming en beleidsuitvoering in het secretariemodel gescheiden plaats. In het sectorenmodel en in het concernmodel vindt beleidsvorming en beleidsuitvoering binnen dezelfde sector plaats, maar door verschillende afdelingen. In het departementaal model worden deze twee functies binnen dezelfde afdeling uitgevoerd. Dit model kent dan ook de hoogste integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering.

De verwachting is dat er een positief verband bestaat tussen gemeenten met een hoge integratie van beleidsvoorbereiding en -uitvoering en het hebben van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en/of statiegeldregeling.

Een andere verklaring waarom duurzaam bouwen of de statiegeld al dan niet invoeren is te vinden in de gepercipieerde kosten en baten van gemeenten.

Hoever een gemeente is met het invoeren van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen of de statiegeldregeling en welke obstakels nog op de weg liggen kan onderzocht worden met het barrièremodel. Met behulp van dit model kan worden aangegeven in welke verschillende fasen gemeenten zitten wat betreft het ontwikkelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen of het invoeren van de statiegeldregeling.

Hoofdstuk 3 Duurzaam bouwbeleid

§ 3.1 Inleiding

Om de deelvragen van dit onderzoek te beantwoorden is een enquête uitgezet onder 191 gemeenten in Nederland. In totaal hebben 95 gemeenten de enquête ingevuld geretourneerd. De antwoorden op de enquêtevragen zijn verwerkt met behulp van het statistisch analyse programma SPSS. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de volgende deelvragen behandeld:

- Deelvraag 1a 'in hoeverre hebben gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen'. Deze deelvraag wordt behandeld in paragraaf 3.2. Bij het ontwerpen van deze enquêtevragen is gebruik gemaakt van het barrièremodel.
- Deelvraag 1b 'hoe kan verklaard worden dat de ene gemeente wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft en de andere gemeente niet'. Deze deelvraag komt in § 3.3 aan de orde, waarbij een onderscheid is gemaakt in enquêtevragen die betrekking hebben op de gepercipieerde kosten en baten (§ 3.3.1) en die betrekking hebben op de organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering (§ 3.3.2).

§ 3.2 In hoeverre hebben gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen?

Om deze deelvraag te kunnen beantwoorden is in de enquête de vraag opgenomen: bestaat er binnen uw gemeente een schriftelijk beleid ten aanzien van duurzaam bouwen? Uit tabel 3.1 valt af te lezen hoeveel gemeenten wel of geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben. Wanneer gemeenten geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben is uit de tabel af te lezen, welke barrière deze gemeenten nog moeten overwinnen om een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in te voeren.

De tabel laat zien dat 62 procent van de onderzochte gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft⁹. Van de onderzochte gemeenten die geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben neemt 28 procent binnen afzienbare tijd een beslissing nemen over hoe duurzaam bouwen binnen het gemeentelijk beleid opgenomen zal worden (zie tweede kolom). De kans is dus groot dat ook deze gemeenten een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen zullen vaststellen. Slechts een kleine stimulans zal hen wellicht over de streep helpen.

⁹ Voor verschillende voorbeelden van gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen zie van der Hoek (1997) en G.Keers en J. Hofstee (1999).

Tabel 3.1 Aandacht voor duurzaam bouwen in de onderzochte gemeenten

	<i>Alle gemeenten</i>	<i>Gemeenten zonder beleid t.a.v. duurzaam bouwen</i>
Geen beleid: onbekend met duurzaam bouwen	4,2% (4)	11,1% (4)
Geen beleid: bewust van de noodzaak van duurzaam bouwen	7,4% (7)	19,4% (7)
Geen beleid: er leven een aantal wensen betreffende duurzaam bouwen	7,4% (7)	19,4% (7)
Geen beleid: duurzaam bouwen gaat besproken worden binnen de gemeente	4,2% (4)	11,1% (4)
Geen beleid: duurzaam bouwen is besproken binnen de gemeenteraad	4,2% (4)	11,1% (4)
Geen beleid: binnen afzienbare tijd zal een besluit over duurzaam bouwen genomen worden	10,5% (10)	27,8 (10)
Wel een beleid van duurzaam bouwen	62,1% (59)	0,0% (0)
Totaal	100,0% (95)	100,0% (36)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)¹⁰

(Valid cases = 36; missing cases = 0)

Aan de respondenten van de onderzochte gemeenten die een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben is vervolgens de vraag voorgelegd: “waar is het schriftelijk beleid ten aanzien van duurzaam bouwen te vinden?”. Hierdoor kan worden bepaald of het gaat om officieel beleid. Van officieel beleid is sprake, wanneer dit door de gemeenteraad of door het college van B&W is vastgesteld. De gemeenteraad is het hoogste orgaan in de gemeente en vormt het algemeen bestuur. Het primaat van de besluitvorming ligt bij de gemeenteraad. De besluiten betreffende beleidsvoorbereiding en -uitvoering vinden plaats in de raadsvergadering, waar zowel B&W als de gemeenteraad aanwezig zijn (Dijkgraaf 1999: 70-74).

Tabel 3.2 laat zien hoeveel van de onderzochte gemeenten officieel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben en hoeveel van de onderzochte gemeenten dit niet hebben. Bij 76 procent van de gemeenten die een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, kan worden gesproken van officieel beleid. Echter van de overige 24 procent kan niet gezegd worden dat deze gemeenten geen officieel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, aangezien van deze beleidsstukken niet bekend is door wie ze vastgesteld zijn. Zo kan het milieubeleidsplan ook door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Geconcludeerd kan worden dat minimaal 76 procent van de gemeenten een officieel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft.

¹⁰ Onder valid cases wordt verstaan het aantal respondenten voor wie de betreffende enquêtevraag van toepassing was en die de enquêtevraag hebben ingevuld. Onder missing cases wordt verstaan het aantal respondenten voor wie de betreffende enquêtevraag van toepassing was, maar die deze niet hebben ingevuld.

Tabel 3.2 Waar is het schriftelijk beleid ten aanzien van duurzaam bouwen (dubo) in de onderzochte gemeenten te vinden?

	<i>Gemeenten met dubobeleid</i>
Nota vastgesteld door de gemeenteraad	66,1% (39)
Nota vastgesteld door college van B&W	10,2% (6)
Ambtelijk beleidsstuk	6,8% (4)
Milieubeleidsplan	1,7% (1)
Regionaal convenant duurzaam bouwen ¹¹	13,6% (8)
Diverse stukken	1,7% (1)
Totaal	100,0% (59)

(Valid cases = 59; missing cases = 0)

Tabel 3.3 geeft aan in welk jaar het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in de onderzochte gemeenten is vastgesteld. Met recent beleid wordt hier bedoeld beleid dat is vastgesteld in en na 1998 en met oud beleid, beleid dat is vastgesteld voor 1998.

Tabel 3.3 Jaar waarin beleid van duurzaam bouwen is vastgesteld in de onderzochte gemeenten

	<i>Onderzochte gemeenten</i>
<1995	3,8% (2)
1996	3,8% (2)
1997	28,3% (15)
1998	7,5% (4)
1999	22,6% (12)
2000	18,9% (10)
2001	11,3% (6)
2002	3,8% (2)
Totaal	100,0% (53)

(Valid cases = 53; missing cases = 6)

Uit de tabel is af te lezen dat 64 procent van de onderzochte gemeenten een recent beleid van duurzaam bouwen heeft. In 36 procent van de onderzochte gemeenten is sprake van oud beleid. De grootste groep van de onderzochte gemeenten heeft haar beleid van duurzaam bouwen in 1997 opgesteld (27 procent). Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat in 1995 het eerste 'Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen' van het Ministerie van VROM verscheen. Doel van dit plan was het op korte termijn halen van concrete, aantoonbare resultaten op het gebied van duurzaam bouwen om dit

¹¹ Een voorbeeld van een regionaal convenant van verschillende gemeenten is te vinden op www.kan.nl/content/convenant/cvnntdrzmbwn1.html

een sterkere en op termijn vaste positie te geven in de besluitvorming over de inrichting en het gebruik van de gebouwde omgeving (Stimuleringsprogramma duurzaam bouwen Groningen en Drenthe, 1998:6). In 1997 verscheen een tweede ‘Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen’ van het Ministerie van VROM. Hierin werd het beleid van het eerste plan van aanpak voortgezet. Dat betekende dat het beleid erop gericht is om samen met de markt te opereren om op deze manier te komen tot een zodanige ‘massa’ dat duurzaam bouwen vanzelfsprekend wordt. Naast het voortzetten van bestaand beleid zijn er in dit Tweede Plan van Aanpak nieuwe accenten gelegd. Onder andere door met duurzaam beheren, instandhouden en opwaarderen van de bestaande voorraad een grote milieuwinst te behalen (Stimuleringsprogramma duurzaam bouwen Groningen en Drenthe, 1998:6). Opvallend is dat in 1999 weer een opleving ontstond onder de onderzochte gemeenten. De reden hiervan zou kunnen zijn dat in 1998 het onderdeel milieu als vijfde grondslag aan de Woningwet is toegevoegd. Dit betekent dat sinds 1998 milieu, als eis gesteld kan worden aan gebouwen en bouwwerken (Goed gemeentelijk milieubeleid, 2001:118), waardoor milieu een rol speelt bij de afgifte van de bouwvergunning¹².

§ 3.3 Waarom heeft de ene gemeente wel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de andere niet?

In deze paragraaf wordt naar verklaringen gezocht waarom in ene gemeente wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft en de andere gemeente niet. De eerste verklaring heeft betrekking op gepercipieerde kosten en baten van gemeenten en de tweede op de mate van organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering. Aan de hand van kruistabellen wordt getoetst of er verbanden bestaan tussen de verschillende variabelen.

§ 3.3.1 Gepercipieerde kosten en baten

Voordat de kruistabellen worden weergegeven, staan in de tabellen 3.4 en 3.5 een aantal frequentietabellen van de onafhankelijke variabelen. Deze onafhankelijke variabelen zijn wellicht van invloed op het feit dat gemeenten nu wel of geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben. De twee tabellen geven aan hoeveel voor- en nadelen van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen de respondenten in de enquête noemden. Uit de tabellen 3.4 en 3.5 blijkt dat de meeste respondenten van alle onderzochte gemeenten twee voordelen en één nadeel noemen. Van de respondenten uit een gemeente met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen ziet 76 procent twee of meer voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen (zie tweede kolom van tabel 3.4). Bij gemeenten zonder beleid ten aanzien van duurzaam bouwen is dit percentage 61 procent. Uit de tweede kolom van tabel 3.5 blijkt dat wanneer gemeenten wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, 56 procent van de respondenten meer dan twee nadelen noemen, terwijl dit voor gemeenten zonder beleid ten aanzien van duurzaam bouwen slechts 53 procent is.

¹² Voor een nadere toelichting zie ‘Bouwvoorschriften voor de praktijk, deel B- Het Toekomstig Bouwbesluit’. Door invoering van de “Milieu-grondslag Bouwbesluit” bij de wijziging van de Woningwet per 30 juli 1998, zijn de mogelijkheden verruimd om voorschriften op het terrein van milieu en duurzaam bouwen in het Bouwbesluit op te nemen.

Tabel 3.4 Aantal door de respondenten genoemde voordelen van beleid t.a.v. duurzaam bouwen

	<i>Alle onderzochte gemeenten.</i>	<i>Gemeenten die wel een beleid hebben</i>	<i>Gemeenten die geen beleid hebben</i>
geen voordeel	3,2% (3)	3,4% (2)	2,8% (1)
1 voordeel	26,3% (25)	20,3% (12)	36,1% (13)
2 voordelen	45,3% (43)	45,8% (27)	44,4% (16)
3 voordelen	21,1% (20)	25,4% (15)	13,9% (5)
4 voordelen	3,2% (3)	5,1% (3)	0,0 (0)
5 voordelen	1,1% (1)	0,0% (0)	2,8% (1)
Totaal	100,0% (95)	100,0% (59)	100,0% (36)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

(Valid cases = 59; missing cases = 0)

(Valid cases = 36; missing cases = 0)

Tabel 3.5 Aantal door de respondenten genoemde nadelen van beleid t.a.v. duurzaam bouwen

	<i>Alle onderzochte gemeenten</i>	<i>Gemeenten die wel een beleid hebben</i>	<i>Gemeenten die geen beleid hebben</i>
geen nadelen	4,2% (4)	1,7% (1)	8,3% (3)
1 nadeel	41,1% (39)	42,4% (25)	38,9% (14)
2 nadelen	33,7% (32)	35,6% (21)	30,6% (11)
3 nadelen	16,8% (16)	17,0% (10)	16,9% (6)
4 nadelen	4,2% (4)	3,4% (2)	5,6% (2)
Totaal	100,0% (95)	100,0% (59)	100,0% (36)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

(Valid cases = 59; missing cases = 0)

(Valid cases = 36; missing cases = 0)

In de enquête is de respondenten ook gevraagd om aan te geven wat zij als voordelen en nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen zien. In tabel 3.6 staan de voordelen beschreven die de respondenten konden aankruisen. In de tabel is een onderscheid gemaakt tussen gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en gemeenten zonder een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. De laatste vier voordelen uit tabel 3.6 zijn door de respondenten zelf extra aangegeven als voordeel van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen, bij de antwoordmogelijkheid “anders namelijk”.

Van de respondenten ziet 76 procent als voordeel dat door duurzaam bouwen te stimuleren, mensen zich meer bewust worden van een milieuvriendelijke leefwijze. Daarna wordt, met slechts 1 procent verschil, als voordeel genoemd dat door duurzaam bouwen te realiseren, de gemeente een bijdrage levert aan de oplossing van een maatschappelijk probleem, namelijk een vervuild milieu. Opvallend is dat van de gemeenten die geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen 22 procentst als voordeel ziet

dat duurzaam bouwen goed is voor de reputatie van de gemeente, terwijl dit percentage voor gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen veel hoger ligt, namelijk 42 procent.

Tabel 3.6 Door de respondenten genoemde voordelen (meerdere antwoorden mogelijk)

<i>Voordeel</i>	<i>Aantal respondenten</i>	<i>Gemeenten met beleid</i>	<i>Gemeenten zonder beleid</i>
Geen voordelen	3,2% (3)	3,4% (2)	2,8% (1)
Door toepassing van duurzaam bouwen, levert de gemeente een bijdrage tot het oplossen van een maatschappelijk probleem.	74,5% (70)	78% (46)	66,7% (24)
Stimuleren van duurzaam bouwen, maakt mensen bewust van milieuvriendelijke leefwijze.	75,5% (71)	74,6% (44)	75,0% (27)
Toepassing van duurzaam bouwen is bevorderlijk voor de reputatie van de gemeente.	35,1% (33)	42,4% (25)	22,2% (8)
Er komt meer kennis over verschillende bouwvormen.	10,6% (10)	10,2% (6)	11,1% (4)
De gemeente komt het ondertekende convenant na.*	1,1% (1)	0,0% (0)	2,8% (1)
Besparing van materialen, woningen langer mee en minder kapitaal vernietiging.*	3,2% (3)	3,4% (2)	2,8% (1)
Duurzaam bouwen zorgt voor kwalitatief betere leef- en woonomgeving.*	1,1% (1)	1,7% (1)	0,0% (0)
Kloof tussen onjuiste theorie en de werkelijkheid wordt (iets) gedicht.*	1,1% (1)	1,7% (1)	0,0% (0)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

(Valid cases = 59; missing cases = 0)

(Valid cases = 36; missing cases = 0)

* Deze voordelen zijn door de respondenten zelf genoemd in de rubriek 'anders, nl'.

Uit tabel 3.7 is af te lezen wat de respondenten in de enquête noemen als nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. De laatste zes antwoordcategorieën hebben de respondenten zelf aangegeven als nadeel van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen bij de antwoordmogelijkheid in de enquête "anders namelijk".

Tabel 3.7 door de respondenten genoemde nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen

<i>Nadeel</i>	<i>Aantal respondenten</i>	<i>Gemeenten met een beleid</i>	<i>Gemeenten zonder beleid</i>
Geen nadelen	4,3% (4)	5,1% (3)	2,8% (1)
Particuliere kopers vinden duurzaam bouwen te duur.	51,1% (48)	35,6% (19)	83,3% (29)
Vraag naar duurzaam gebouwde huizen is kleiner dan de vraag naar “gewone” huizen.	16,0% (15)	8,5% (6)	25% (9)
Om duurzaam te bouwen is meer deskundig personeel nodig.	55,3% (52)	32,2% (19)	91,7% (33)
Om duurzaam bouwen te realiseren moeten mensen bijgeschoold worden.	26,6% (25)	11,9% (7)	44,4% (16)
Onbekend maakt onbemind, met name bij aannemers en architecten.*	9,6% (9)	6,8% (4)	13,9% (5)
Tijdrovende bezigheid, elk plan moet getoetst worden aan duurzaam bouwen beleid.*	2,1% (2)	3,4% (2)	0,0% (0)
Regelgeving ontbreekt, geen dwingende regels kunnen worden opgelegd.*	9,6% (9)	3,4% (3)	16,9% (6)
Bouwondernemingen komen afspraken niet na, hiervoor geen sanctie aanwezig.*	4,3% (4)	0,0% (0)	11,1% (4)
Binnen de gemeente is een cultuuromslag noodzakelijk.*	1,1% (1)	0,0% (0)	1,7% (1)
Duurzaam bouwen moet een automatisch proces worden.*	2,1% (2)	1,7% (1)	1,7% (1)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

(Valid cases = 59; missing cases = 0)

(Valid cases = 36; missing cases = 0)

* Deze nadelen zijn door de respondenten zelf genoemd in de rubriek ‘anders, nl’.

De meeste respondenten zien als nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen dat meer deskundig personeel nodig is en dat particuliere kopers duurzaam bouwen te duur vinden. Hierbij verschillen de percentages tussen de twee groepen respondenten aanzienlijk. Van de gemeenten die geen duurzaam beleid hebben noemt 92 procent als nadeel dat meer deskundig personeel nodig is en 83 procent dat particuliere kopers duurzaam bouwen te duur vinden. Bij de gemeenten die wel een

beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben zijn deze percentages respectievelijk 32 en 36 procent.

Opvallend is dat van de gemeenten zonder duurzaam bouwbeleid het nadeel “onbekend maakt onbemind, vooral bij architecten en aannemers” door 14 procent afzonderlijk als extra nadeel van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen is genoemd en dat 17 procent van deze respondenten afzonderlijk als nadeel, het ontbreken van dwingende regelgeving, noemt.

Een ander opvallend punt is dat slechts een klein percentage (3 procent) geen voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen noemt en een iets groter percentage (4 procent) geen nadelen van dit beleid noemt.

Met behulp van kruistabellen kunnen eventuele verbanden tussen de verschillende variabelen worden geanalyseerd. De phi geeft in dit onderzoek de sterkte van het eventuele verband weer. Deze correlatiecoëfficiënt wordt met name gebruikt bij het analyseren van 2x2 tabellen. Met behulp van phi kan bepaald worden of er een verband bestaat tussen twee variabelen van nominaal meetniveau (Molenaar, 1998:62). Er bestaat een verband wanneer phi ligt tussen 0,1 en 1 of tussen - 0,1 en -1. De sterkte van het verband staat in tabel 3.8 weergegeven:

Tabel 3.8 De sterkte van het verband

<i>Waarde van phi</i>	<i>Sterkte van het verband</i>
- 0,1 < phi < 0,1	Geen verband
- 0,3 < phi < - 0,1 of 0,1 < phi < 0,3	Zwak verband
- 0,5 < phi < - 0,3 of 0,3 < phi < 0,5	Vrij sterk verband
phi < - 0,5 of phi > 0,5	Sterk verband

De p-waarde geeft vervolgens aan of het verband ook statistisch significant is. Van een statistisch verband is sprake wanneer $p < 0,10$. Wanneer een verband statistisch significant is, betekent dit dat het verband tussen de variabelen waarschijnlijk niet op toeval berust.

Om te kijken waarom de ene gemeente wel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft en de andere niet, is in het theoretisch kader ingegaan op het afwegen van gepercipieerde kosten- en baten (zie § 2.2.2). De vraag die hieruit voortkomt is of er een verband bestaat tussen het zien van veel of weinig voor- of nadelen¹³ en het wel of niet voeren van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen.

Om de kruistabellen te maken zijn de betreffende variabele “aantal voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen dat door de respondenten genoemd wordt” en de variabele “aantal nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen dat door de respondenten genoemd wordt” gehercodeerd. Van veel voor- of nadelen is sprake wanneer de respondent twee of meer voor- of nadelen noemt. Van weinig voor- of nadelen is sprake wanneer de respondent één of minder voor- of nadelen noemt.

¹³ Om te bepalen of er een samenhang bestaat tussen de twee onafhankelijke variabelen voor- en nadelen, is in tabel III van bijlage 2 een kruistabel opgenomen van de variabelen “voordelen van beleid van duurzaam bouwen” en “nadelen van beleid van duurzaam bouwen”. Hieruit blijkt dat er een zwak verband bestaat tussen deze twee variabelen. De richting van het verband ziet er als volgt uit: naarmate men meer voordelen van beleid van duurzaam bouwen ziet, ziet men ook meer nadelen van het beleid. Het verband is statistisch significant.

Voor de frequentietabellen van de gehercodeerde variabelen zie tabel I en II in bijlage 2. Dit leidt tot de volgende kruistabellen.

Tabel 3.9 Duurzaam bouwbeleid gecombineerd met het genoemde aantal voordelen

		Genoemde voordelen duurzaam bouwbeleid		Totaal
		veel	Weinig	
Duurzaam bouwbeleid	wel	45 67,2%	14 50,0%	59 37,9%
	geen	22 32,8%	14 50,0%	36 62,1%
Totaal		67 100,0%	28 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,161; p = 0,116)

Phi is 0,161, hieruit blijkt dat er een zwak verband bestaat. De richting van het verband geeft aan dat wanneer men veel voordelen noemt de kans groter is dat de gemeente een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft. De richting van het verband komt overeen met het verwachte verband, dat wanneer men veel voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen ziet de kans groter is dat men ook een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen heeft. Het verband is echter niet statistisch significant, omdat p groter dan 0,1 is.

Het verband tussen het noemen van nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het al dan niet hebben van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen staat beschreven in de tabel 3.10.

Tabel 3.10 Beleid t.a.v. duurzaam bouwen en het genoemde aantal nadelen

		Genoemde nadelen van duurzaam bouwbeleid		Totaal
		Veel	weinig	
Duurzaam bouwbeleid	wel	33 63,5%	26 60,5%	59 38,3%
	geen	19 36,5%	17 39,5%	36 62,1%
Totaal		51 100,0%	43 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,031; p = 0,764)

Uit deze tabel blijkt dat er geen verband is tussen het aantal door de respondenten genoemde nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het wel of geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben. Voor het voeren van wel of geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen lijkt het dus niet uit te maken of men nu veel of weinig nadelen ziet.

Vervolgens zijn de variabele “voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen” en de variabele “nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen” samengenomen. In kruistabel 3.11

wordt het verband geanalyseerd tussen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het verschil tussen het aantal voordelen en het aantal nadelen van dit beleid die de respondenten noemen. Van een groot verschil is sprake wanneer het verschil tussen het aantal voordelen en het aantal nadelen twee of meer is. Van een klein verschil is sprake wanneer het verschil tussen het aantal voordelen of het aantal nadelen één of minder is.

Tabel 3.11 Verband tussen duurzaam bouwbeleid en het verschil tussen het aantal genoemde voor- en nadelen van duurzaam bouwbeleid

		Het verschil tussen de genoemde voor- en nadelen		Totaal
		Groot	klein	
Duurzaam bouwbeleid	wel	13 68,4%	46 60,5%	59 62,1%
	geen	6 31,6%	30 39,5%	38 37,9%
	Totaal	19 100,0%	76 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,065; p = 0,526)

Uit de tabel blijkt dat wanneer de variabelen op deze manier samengenomen worden, er eveneens geen verband bestaat tussen het aantal door respondenten genoemde voor- en nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het voeren van wel of geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen.

In tabel IV van bijlage twee is een kruistabel opgenomen tussen de variabelen, meer voordelen dan nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen of vice versa en het voeren van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. Ook dit verband is niet statistisch significant.

§ 3.3.2 Organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering

Zoals in paragraaf 2.2.1 is uitgelegd kunnen gemeenten kunnen zich volgens verschillende organisatiemodellen organiseren Het verschil tussen de modellen betreft de mate van organisatorische integratie van de beleidsvorming en de beleidsuitvoering. De vraag die zich voordoet is of de verschillende organisatiemodellen van invloed kan zijn op het wel of niet hebben van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. Vandaar dat in de enquête de vraag is gesteld: wat is de relatie tussen het gemeentelijk grondbedrijf en de afdeling milieu? Hieruit is frequentietabel 3.12 samengesteld.

Uit tabel 3.12 blijkt dat meer dan de helft van de onderzochte gemeenten (58 procent) zich organiseren volgens het sectorenmodel. Het grondbedrijf en de afdeling milieu zijn hier in één sector ondergebracht, bijvoorbeeld de sector Ruimtelijke Ordening. Beleidsvorming en beleidsuitvoering vinden door verschillende afdelingen binnen dezelfde sector plaats. Van de gemeenten die een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, organiseert ook 58 procent zich volgens het sectorenmodel (zie tweede kolom tabel 3.12). Hetzelfde percentage van 58 procent geldt voor de gemeenten zonder duurzaam beleid. Het departementaal model neemt onder alle gemeenten met 22

procent een tweede plaats in. Dit percentage bedraagt voor de gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen 26 procent en voor de gemeenten zonder beleid ten aanzien van duurzaam bouwen slechts 1 procent.

Tabel 3.12 Organisatorische integratie tussen beleidsbepaling en beleidsuitvoering

	<i>Alle gemeenten</i>	<i>Gemeenten met beleid van duurzaam bouwen</i>
Secretariemodel	5,6% (5)	5,3% (3)
Sectoren model	57,8% (52)	57,9% (33)
Concernmodel	13,3% (12)	8,87% (5)
Departementaal model	21,2% (19)	26,3% (15)
Regionaal georganiseerd ¹⁴	2,2% (2)	1,8% (1)
Totaal	100,0% (90)	100,0% (57)

(Valid cases = 90; missing cases = 5)

(Valid cases = 57; missing cases = 2)

In tabel 3.13 wordt het eventuele verband tussen het al dan niet bestaan beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de organisatorische integratie tussen de beleidsvorming en de beleidsuitvoering onderzocht.

Tabel 3.13 Verband tussen duurzaam bouwbeleid en de organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering binnen de gemeente

		Organisatorische integratie		Totaal
		wel	geen	
Duurzaam bouwbeleid	wel	53 63,9%	3 60,0%	56 63,6%
	geen	30 36,1%	2 40,0%	32 36,4%
Totaal		83 100,0%	5 100,0%	88 100,0%

(Valid cases = 88; missing cases = 7; phi = 0,019; p = 0,862)

Uit deze tabel blijkt dat er geen verband bestaat tussen het voeren van een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het wel of niet geïntegreerd zijn van de beleidsvorming en de beleidsuitvoering in de gemeente¹⁵.

¹⁴ Regionaal verband valt buiten de modellen waarin de organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering centraal staat.

¹⁵ Kruistabellen tussen de verschillende organisatiemodellen en al dan niet hebben van een duurzaam bouwbeleid leverden ook geen verbanden op.

§ 3.4 Slot

Van de onderzochte gemeenten heeft 62 procent een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. Van de gemeenten zonder beleid ten aanzien van duurzaam bouwen neemt 28 binnen afzienbare tijd een beslissing over hoe beleid ten aanzien van duurzaam bouwen binnen het gemeentelijk beleid geïntegreerd zal worden. Slechts een kleine stimulans zal hen wellicht over de streep helpen om een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in te voeren.

Van de onderzochte gemeenten die een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben, stelt bij 66 procent de gemeenteraad het beleid vast en bij 10 procent het college van B&W. We spreken hier van officieel beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in zeker 76 procent van de onderzochte gemeenten. Voor de overige 24 procent is niet met zekerheid vast te stellen of het gaat om officieel beleid.

In 65 procent van de onderzochte gemeenten is sprake van recent beleid dat in of na 1998 is vastgesteld. In 35 procent is sprake van oud beleid. De grootste groep gemeenten heeft beleid dat is vastgesteld in 1997. Een verklaring hiervoor kan zijn dat in 1995 het tweede ‘Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen’ van het ministerie van VROM verscheen.

Als meest genoemde voordelen van duurzaam bouwen wordt door de respondenten genoemd dat mensen zich meer bewust worden van een milieuvriendelijke leefwijze (76 procent) en dat de gemeente een bijdrage levert aan de oplossing van een maatschappelijk probleem, namelijk een vervuild milieu (75 procent). Opvallend is dat van de gemeenten die geen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen 22 procent als voordeel ziet dat duurzaam bouwen goed is voor de reputatie van de gemeente, terwijl dit percentage voor gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen veel hoger ligt, namelijk 42 procent.

Als meest genoemde nadelen wordt door de respondenten genoemd dat meer kennis en deskundig personeel op het gebied van duurzaam bouwen nodig is en dat particuliere kopers duurzaam bouwen te duur vinden. Hierbij verschillen de percentages tussen de twee groepen respondenten aanzienlijk. Van de gemeenten die geen duurzaam beleid hebben noemt 92 procent als nadeel dat meer deskundig personeel nodig is en 83 procent dat particuliere kopers duurzaam bouwen te duur vinden. Bij de gemeenten die wel een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen hebben zijn deze percentages respectievelijk 32 en 36 procent.

Opvallend is dat van de gemeenten zonder duurzaam bouwbeleid het nadeel “onbekend maakt onbemind, vooral bij architecten en aannemers” door 14 procent afzonderlijk als extra nadeel van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen is genoemd en dat 17 procent van deze respondenten afzonderlijk als nadeel, het ontbreken van dwingende regelgeving, noemt.

Een ander opvallend punt is dat bijna alle respondenten (97 procent) zowel voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen als nadelen (96 procent) kan noemen. Verbanden tussen organisatiemodellen en het al dan niet hebben van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen zijn niet gevonden. Hetzelfde geldt voor verbanden tussen het al dan niet hebben van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de gepercipieerde kosten en baten.

Hoofdstuk 4 De statiegeldregeling

§ 4.1 Inleiding

Het tweede deel van de enquête heeft betrekking op de statiegeldregeling, een specifieke regeling die duurzaam bouwen bij particuliere eigenaren kan stimuleren. In hoofdstuk worden resultaten gepresenteerd die betrekking op de volgende deelvragen rondom de statiegeldregeling:

- Deelvraag 2a ‘in hoeverre is door gemeenten de ‘statiegeldregeling’ voor het stimuleren van duurzaam bouwen op de vrije kavels ingevoerd?’. Deze deelvraag wordt behandeld in paragraaf 4.2. aan de hand van het barrièremodel.
- Deelvraag 2b ‘op welke wijze wordt deze regeling toegepast?’. Deze deelvraag wordt in paragraaf 4.3 beantwoord.
- Deelvraag 2c ‘hoe kan verklaard worden dat in de ene gemeente de statiegeldregeling wel is ingevoerd en in de andere niet?’. Deze deelvraag komt in paragraaf 4.4 aan de orde. Hierbij wordt onderzocht in hoeverre de gepercipieerde kosten en baten (§ 4.4.1) en in hoeverre de organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering (§ 4.4.2) als verklaring kunnen gelden.

§ 4.2 In hoeverre is door gemeenten de “statiegeldregeling” voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels ingevoerd?

Om te controleren of alle respondenten begrijpen wat de statiegeldregeling inhoudt, is de volgende vraag in de enquête gesteld: wat verstaat u onder de “statiegeldregeling” voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels? De antwoorden van deze vraag zijn verwerkt in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Welke definitie hanteren de respondenten van de statiegeldregeling?

	<i>Onderzochte gemeenten</i>
Juiste definitie	96,3% (77)
Onjuiste definitie	3,8% (3)
Totaal	80

(Valid cases = 80; missing cases = 15)

Uit tabel 4.1 blijkt dat 96 procent van de respondenten bekend is met de betekenis van de regeling. We kunnen er dus vanuit gaan dat de antwoorden van de respondenten betreffende de statiegeldregeling naar betekenis correct zijn ingevuld. Ook blijkt de naam statiegeldregeling een duidelijke naam voor de regeling te zijn die bij de mensen geen verwarring oplevert.

Nu kan de vraag worden gesteld of er in de onderzochte gemeenten gebruik gemaakt wordt van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels. Uit tabel 4.2 is af te lezen hoeveel gemeenten de regeling hebben ingevoerd, en hoeveel gemeenten dit niet hebben

gedaan. Wanneer gemeenten de regeling niet hebben ingevoerd, is uit de tabel af te lezen welke barrières gemeenten nog moeten overwinnen.

Tabel 4.2 Invoering van de statiegeldregeling door de onderzochte gemeenten

	<i>Alle gemeenten</i>	<i>Gemeenten die de statiegeldregeling niet hebben ingevoerd</i>
Geen invoering: de statiegeldregeling is onbekend in de gemeente	41,1% (39)	48,1% (39)
Geen invoering: wel bekend met de regeling	31,6% (30)	37,0% (30)
Geen invoering: er leeft wel een aantal wensen wat betreft de statiegeldregeling	5,3% (5)	6,2% (5)
Geen invoering: binnen de gemeente zal de regeling binnenkort besproken worden	5,3% (5)	6,2% (5)
Geen invoering: de statiegeldregeling is al binnen de gemeenteraad besproken	0,0% (0)	0,0% (0)
Geen invoering: binnen afzienbare tijd zal een besluit over de regeling genomen worden	2,1% (2)	2,5% (2)
Binnen de gemeente is de statiegeldregeling wel ingevoerd	14,7% (14)	0,0% (0)
Totaal	100,0% (95)	100,0% (81)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

Uit deze tabel blijkt dat 15 procent van de onderzochte gemeenten de regeling daadwerkelijk heeft ingevoerd. Het gaat hier slechts om 1/6 deel van alle onderzochte gemeenten. De grootste groep onderzochte gemeenten, namelijk 41 procent, is niet eens bekend met de regeling, zij staan aan het begin van het barrièremodel in barrière 1 (binnen de gemeente is men niet bekend met de regeling). Dit is bijna de helft van de onderzochte gemeenten die de statiegeldregeling niet invoeren, namelijk 48 procent (zie tweede kolom van de tabel). Dit zou betekenen dat er veel meer bekendheid aan de regeling moet worden gegeven, willen gemeenten de regeling überhaupt bespreken binnen de organisatie.

Wel blijkt dat de respondenten bekend zijn met de betekenis van de regeling, maar is men binnen de gemeentelijke organisatie onbekend met de regeling of heeft men de regeling nog nooit besproken.

§ 4.3 Op welke wijze wordt de regeling toegepast?

Om een antwoord te krijgen op deze deelvraag, is de volgende vraag aan de respondenten gesteld: op welke manier wordt er binnen uw organisatie gebruik gemaakt van deze statiegeldregeling? De uitwerkingen van deze enquêtevraag staan in tabel 4.3.

Tabel 4.3 Toepassing van de statiegeldregeling

	<i>Onderzochte gemeenten</i>
In praktijk wordt de regeling haast niet toegepast.	21,4% (3)
De regeling wordt altijd toegepast op de vrije kavels.	50,0% (7)
Alleen toepassing op een deel van de vrije kavels.	21,4% (3)
Regeling wordt alleen op bedrijfsterrein toegepast.	7,1% (1)
Totaal	100,0% (14)

(Valid cases = 14; missing cases = 0)

Uit deze tabel blijkt dat de helft van de onderzochte gemeenten die de statiegeldregeling hebben ingevoerd, de regeling altijd toepassen op vrije kavels. De andere helft past de regeling niet toe, of slechts op een deel van de (vrije) kavels.

§ 4.4 Waarom is in de ene gemeente de statiegeldregeling wel ingevoerd en in de andere niet?

Nu bekend is in hoeverre de statiegeldregeling bij gemeenten is ingevoerd kan gezocht worden naar verklaringen waarom gemeenten de statiegeldregeling al dan niet hebben ingevoerd. Evenals in het hoofdstuk over duurzaam bouwen worden deze gezocht in de gepercipieerde kosten en baten en in de organisatorische integratie tussen beleidsvorming en beleidsuitvoering. Aan de hand van kruistabellen wordt gekeken of er verbanden bestaan tussen de verschillende variabelen.

§ 4.4.1 Gepercipieerde kosten en baten

Voordat de kruistabellen weergegeven worden, wordt eerst ingegaan op een aantal frequentietabellen van onafhankelijke variabelen. Deze onafhankelijke variabelen zijn wellicht van invloed op het feit dat gemeenten nu wel of niet de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels hebben ingevoerd. In de tabellen 4.4 en 4.5 is het aantal voor- en nadelen van de statiegeldregeling aangegeven dat genoemd is door de respondenten.

De grootste groep respondenten van alle onderzochte gemeenten, namelijk 48 procent, noemt één voordeel van de statiegeldregeling. De grootste groep respondenten van alle onderzochte gemeenten, namelijk 41 procent, noemt ook één nadeel van de statiegeldregeling.

Van de gemeenten die de statiegeldregeling invoeren noemt 35 procent twee of meer voordelen, terwijl dit 38 procent is voor de gemeenten die de statiegeldregeling niet invoeren. Wanneer we kijken naar tabel 4.5, blijkt dat 43 procent van de gemeenten die de statiegeldregeling wel invoeren twee of meer nadelen van de statiegeldregeling noemen, terwijl 48 procent van de gemeenten die de regeling niet invoeren twee of meer nadelen noemen.

Tabel 4.4 Aantal voordelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen

	<i>Alle gemeenten</i>	<i>Gemeenten die de regeling hebben ingevoerd</i>	<i>Gemeenten die de regeling niet hebben ingevoerd</i>
geen voordelen	13,7% (13)	0,0% (0)	16,0% (13)
1 voordeel	48,4% (46)	64,3% (9)	45,7% (37)
2 voordelen	29,5% (28)	21,4% (3)	30,9% (25)
3 voordelen	5,3% (5)	14,3% (2)	3,7% (3)
4 voordelen	3,2% (3)	0,0% (0)	3,7% (3)
Totaal	100,0% (95)	100,0% (14)	100,0% (81)

(Valid cases = 95; missing cases 0)

(Valid cases = 14; missing cases 0)

(Valid cases = 81; missing cases 0)

Tabel 4.5 Aantal nadelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen

	<i>Alle onderzochte gemeenten</i>	<i>Gemeenten die de regeling hebben ingevoerd</i>	<i>Gemeenten die de regeling niet hebben ingevoerd</i>
geen nadelen	11,6% (11)	14,3% (2)	11,1% (9)
1 nadeel	41,1% (39)	42,95 (6)	40,7% (33)
2 nadelen	30,5% (29)	35,7% (5)	29,6% (24)
3 nadelen	15,8% (15)	7,1% (1)	17,3% (14)
4 nadelen	1,1% (1)	0,0% (0)	1,2% (1)
Totaal	100,0% (95)	100,0% (14)	100,0% (81)

(Valid cases = 95; missing cases 0)

(Valid cases = 14; missing cases 0)

(Valid cases = 81; missing cases 0)

Verder is aan de respondenten gevraagd wat zij als voordelen van de statiegeldregeling zien en wat zij als nadelen van de statiegeldregeling zien. Uit tabel 4.6 is af te lezen hoeveel respondenten de verschillende voordelen van de statiegeldregeling hebben genoemd.

Van de respondenten die regeling niet hebben ingevoerd, heeft 65 procent als voordeel aangegeven dat de statiegeldregeling duurzaam bouwen stimuleert en 31 procent dat door de regeling zowel financieel grondbeleid als milieubeleid wordt uitgevoerd.

Van de gemeenten die de regeling hebben ingevoerd ziet 71 procent als voordeel dat door de regeling duurzaam bouwen wordt gestimuleerd en 43 procent dat door de regeling aanvullende bouweisen kunnen worden gesteld.

Tabel 4.6 Door de respondenten genoemde voordelen

<i>Voordeel</i>	<i>Aantal respondenten</i>	<i>Gemeenten die de regeling hebben ingevoerd</i>	<i>Gemeenten die de regeling niet hebben ingevoerd</i>
Geen voordelen.	13,7% (13)	0,0% (0)	16,0% (13)
Door middel van de statiegeldregeling kunnen aanvullende bouweisen gesteld worden.	18,9% (18)	43,0% (6)	14,9% (12)
De particuliere koper betaalt de meerkosten, waardoor invoering van de regeling geen extra geld kost.	21,2% (20)	21,4% (3)	21,0% (17)
Door invoering regeling enerzijds verantwoord financieel grondbeleid, anderzijds milieubeleid.	28,4% (27)	14,3% (2)	30,9% (25)
Door de statiegeldregeling wordt duurzaam bouwen gestimuleerd.	66,3% (63)	71,4% (10)	65,4% (53)
Handhaving levert geen problemen op, sanctie is aanwezig, niet duurzaam bouwen is geen geld.*	1,1% (1)	7,1% (1)	0,0% (0)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

(Valid cases = 14; missing cases = 0)

(Valid cases = 81; missing cases = 0)

* Deze voordelen zijn door de respondenten zelf genoemd in de rubriek 'anders, nl'.

Tabel 4.7 geeft aan wat de respondenten als nadelen van de statiegeldregeling noemen. Van de respondenten die de regeling hebben ingevoerd noemt de helft als nadeel dat de invoering van de statiegeldregeling veel tijd en energie kost. Op de tweede plaats, wordt door 43 procent als nadeel genoemd dat voordat de regeling wordt ingevoerd iedereen die met de regeling te maken krijgt voorgelicht zal moeten worden, zowel personeel als kopers. Van de respondenten die de regeling niet hebben ingevoerd ziet de grootste groep als nadeel (43 procent) dat handhaving en controle van de regeling ontbreken, hierdoor zal de regeling in de praktijk niet werken. Op de tweede plaats, door 41 procent wordt als nadeel genoemd dat de invoering veel tijd en energie kost en op de derde plaats, door 40 procent, dat voordat de regeling wordt ingevoerd iedereen die met de regeling te maken krijgt voorgelicht zal moeten worden, zowel personeel als kopers. Opvallend is dat er bij "anders namelijk" nog redelijk veel nadelen genoemd worden dan beschreven in de enquête, echter het gaat slechts om individuele opvattingen.

Tabel 4.7 Door de respondenten genoemde nadelen

<i>Nadeel</i>	<i>Aantal respondenten</i>	<i>Gemeenten die de geldregeling hebben ingevoerd</i>	<i>Gemeenten die de regeling niet hebben ingevoerd</i>
Geen nadelen.	11,6% (11)	14,3% (2)	11,1% (9)
Invoering van de statiegeldregeling kost veel tijd en energie.	42,1% (40)	50,0% (7)	40,7% (33)
Binnen de afdeling grondzaken zal een cultuuromschakeling moeten plaatsvinden.	21,1% (20)	7,1% (1)	23,5% (19)
Personeel en kopers moeten worden voorgelicht, voordat de regeling wordt ingevoerd.	40,0% (38)	43,0% (6)	39,5% (32)
Handhaving en controle van de statiegeldregeling ontbreken.	39,0% (37)	14,3% (2)	43,2% (35)
De regeling is zeer fraudegevoelig.*	1,1% (1)	0,0% (0)	1,2% (1)
De regeling is te vrijblijvend.*	3,2% (3)	7,1% (1)	2,5% (2)
Toevoeging van takenpakket over de uitvoering ontbreekt.*	1,1% (1)	7,1% (1)	0,0% (0)
Invoering heeft pas zin wanneer er een aanzienlijke uitgifte van kavels op stapel staat.*	1,1% (1)	0,0% (0)	1,2% (1)
Juridisch is de regeling niet waterdicht.*	1,1% (1)	0,0% (0)	1,2% (1)
De regeling is niet eerlijk, subsidies veel meer.*	2,1% (2)	7,1% (1)	1,2% (1)
Door de statiegeldregeling is sprake van een extra administratieve handeling.*	1,1% (1)	0,0 % (0)	1,2% (1)
<i>(Valid cases = 95; missing cases = 0)</i>			
<i>(Valid cases = 14; missing cases = 0)</i>			
<i>(Valid cases = 81; missing cases = 0)</i>			

* Deze voordelen zijn door de respondenten zelf genoemd in de rubriek 'anders, nl'.

Het verband?

De vraag die we hier willen beantwoorden is of er een verband bestaat tussen de variabele “door de respondenten genoemde voordelen van de statiegeldregeling” of “door de respondenten genoemde nadelen van de statiegeldregeling” en de variabele “invoering van de statiegeldregeling”¹⁶. Dit verband kan door kruistabellen worden geanalyseerd. Voor het weergeven van een verband worden dezelfde waarden voor phi en p gebruikt als beschreven in § 3.3.1. Dus, er is een verband wanneer phi tussen 0,1 en 1 of tussen - 0,1 en -1 ligt. Het verband is statistisch significant wanneer $p < 0,10$.

Om de kruistabel te maken zijn de betreffende variabelen “door de respondenten genoemde voordelen van de statiegeldregeling” en “door de respondenten genoemde nadelen van de statiegeldregeling” gehercodeerd. Van veel voor- of nadelen van de statiegeldregeling is sprake wanneer de respondent er twee of meer noemt. Van weinig voor- of nadelen is sprake wanneer de respondent er één of minder noemt. Voor de frequentietabellen van de hercodering zie bijlage 3 tabel V en VI. Hieruit kan tabel 4.8 worden samengesteld.

Tabel 4.8 Invoering van de regeling en het aantal genoemde voordelen door respondenten

		Voordelen van de statiegeldregeling		Totaal
		veel	weinig	
Invoering van de statiegeldregeling	wel	5 13,9%	9 15,3%	14 14,7%
	niet	31 86,1%	50 84,7%	81 85,3%
Totaal		36 100,0%	59 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,019; p = 0,855)

De Phi is 0,019, hetgeen betekent dat er geen verband is. Het zien van veel of weinig voordelen heeft dus geen invloed op de beslissing om de statiegeldregeling wel of niet in te voeren. Tabel 4.9 geeft aan of dit ook geldt voor de variabele “nadelen van de statiegeldregeling”. Ook deze tabel laat geen verband zien. De conclusie die getrokken kan worden is dat voor het invoeren van de statiegeldregeling het niet uitmaakt of de respondenten nu veel of weinig nadelen zien.

¹⁶ Om te bepalen of er een samenhang bestaat tussen de twee onafhankelijke variabelen “door de respondenten genoemde voordelen van de statiegeldregeling” en “door de respondenten genoemde nadelen van de statiegeldregeling”, is in tabel III van bijlage 3 een kruistabel opgenomen van de voor- en nadelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen. Hieruit blijkt dat er een zwak verband bestaat tussen deze twee variabelen. De richting van dit verband ziet er als volgt uit: naarmate men minder nadelen van de statiegeldregeling ziet, ziet men ook minder voordelen van de statiegeldregeling. Dit verband is statistisch significant.

Tabel 4.9 Invoering van de statiegeldregeling en het aantal genoemde nadelen door de respondenten

		Nadelen van de statiegeldregeling		Totaal
		veel	weinig	
Invoering van de statiegeldregeling	wel	6 13,3%	8 16,0%	14 14,7%
	niet	39 86,7%	42 84,0%	81 85,3%
Totaal		45 100,0%	50 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,038; p = 0,714)

Vervolgens zijn de variabelen “voordelen van de statiegeldregeling” en “nadelen van de statiegeldregeling” samengenomen. In tabel 4.10 is het verband onderzocht tussen de invoering van de statiegeldregeling en het verschil tussen de voor- en nadelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen.

Tabel 4.10 Invoering van de statiegeldregeling en het verschil tussen de genoemde voor- en nadelen

		Het verschil tussen de voor- en nadelen		Totaal
		groot	klein	
Invoering van de statiegeldregeling	wel	1 7,7%	13 15,9%	14 14,7%
	geen	12 92,3%	69 84,1%	81 85,3%
Totaal		13 100,0%	82 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,079; p = 0,441)

Uit de tabel blijkt dat wanneer de variabelen op deze manier samengenomen worden, er ook geen verband gevonden kan worden tussen door de respondenten genoemde voor- en nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en het invoeren van de statiegeldregeling.

In tabel IV van bijlage 3 is een kruistabel opgenomen die het verband analyseert tussen het zien van meer voor- dan nadelen van de statiegeldregeling en vice versa, en invoering van de statiegeldregeling. Er blijkt een zwak verband te zijn, maar ook dit verband is niet statistisch significant.

§ 4.4.2 Organisatorische integratie van beleidsvorming en beleidsuitvoering

Een andere verklaring voor het wel of niet invoeren van de statiegeldregeling kan worden gezocht in de verschillende organisatiemodellen die gemeenten hanteren. Hierdoor kan de organisatorische integratie tussen de beleidsvorming en de beleidsuitvoering ook verschillend zijn (zie paragraaf 2.2.1). In tabel 4.11 zijn de variabelen “invoering van de statiegeldregeling” en “organisatorische integratie tussen de beleidsvorming en de beleidsuitvoering” in een kruistabel geplaatst.

Tabel 4.11 Invoering van de statiegeldregeling en de organisatorische integratie tussen beleidsvorming en beleidsuitvoering binnen de gemeente

		Organisatorische integratie		Totaal
		wel	geen	
Invoering van de statiegeldregeling	wel	14 16,9%	0 0,0%	14 15,9%
	niet	69 83,1%	5 100,0%	74 84,1%
Totaal		83 100,0%	5 100,0%	88 100,0%

(Value cases = 88; missing cases = 7; $\phi = 0,107$; $p = 0,317$)

Zoals uit deze tabel blijkt is er een zwak verband tussen de twee variabelen, ϕ is 0,107. De richting van het verband geeft aan dat wanneer de beleidsvorming en de beleidsuitvoering geïntegreerd zijn binnen de gemeente de kans aanwezig is dat de gemeente de statiegeldregeling niet invoert. Het verband is echter niet statistisch significant, p is namelijk 0,317.

§ 4.5 Slot

Van de respondenten gaf 96 procent de juist definitie van de statiegeldregeling.

In slechts 15 procent van de onderzochte gemeenten is de statiegeldregeling ingevoerd. Van de gemeenten die de statiegeldregeling niet hebben ingevoerd is 48 procent onbekend met de regeling.

Daarnaast blijkt dat 50 procent van de gemeenten die de statiegeldregeling hebben ingevoerd, deze ook daadwerkelijk altijd toepast.

Dat de regeling duurzaam bouwen stimuleert wordt door de meeste respondenten als voordeel genoemd. Daarna noemt van de respondenten die de regeling niet hebben ingevoerd (31 procent) als voordeel dat door de statiegeldregeling zowel verantwoord financieel grondbeleid als milieubeleid wordt uitgevoerd en van de respondenten die de regeling wel hebben ingevoerd (43%) dat door de regeling aanvullende bouweisen kunnen worden gesteld.

Het meest genoemde nadeel door respondenten die de regeling hebben ingevoerd is dat de invoering van de statiegeldregeling veel tijd en energie kost en op de tweede plaats, dat voordat de regeling wordt ingevoerd iedereen die met de regeling te maken krijgt voorgelicht zal moeten worden, zowel personeel als kopers. De respondenten die de regeling niet hebben ingevoerd noemen als grootste nadeel dat handhaving en controle van de regeling ontbreken, waardoor de regeling in de praktijk niet zal werken (43 procent). Op de tweede plaats, wordt door 41 procent als nadeel genoemd dat de invoering veel tijd en energie kost en op de derde plaats, wordt door 40 procent genoemd dat voordat de regeling wordt ingevoerd iedereen die met de regeling te maken krijgt voorgelicht zal moeten worden, zowel personeel als kopers.

Er zijn geen verbanden gevonden tussen de gepercipieerde kosten en baten en het invoeren van de statiegeldregeling of tussen de verschillende organisatiemodellen en het invoeren van de statiegeldregeling.

Referenties

- Barach, P. en Baratz, M. (1970) *Power and poverty: Theory and practice*. Oxford.
- Biemond, R.H. (2001). *Afstudeerscriptie 'Stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels'*, Zeewolde.
- Biemond, R.H. (2001a). "Hoe stimuleer je duurzaam bouwen bij particulieren?" In: *GB&W*, nummer 3, p.22-23.
- Biemond, R.H. en Noorman, A.W. (2001). "Lokken naar duurzame droomhuizen" In: *Duurzaam Bouwen*, nummer 6, p.22-23.
- Boxsem, W. e.a. (1990). *Het wegen waard: opstellen over enkele theoretische en praktische aspecten van de kosten- batenanalyse*. Den Haag, Platform beleidsanalyse.
- Derksen, W. (1998). *Lokaal bestuur*. s' Gravenhage, Elsevier bedrijfsinformatie B.V.
- Derksen, W. (2001). *Lokaal bestuur*. s' Gravenhage, Elsevier bedrijfsinformatie B.V.
- Dijkgraaf, H. (1999). *Organisatie van gemeenten en provincies*. Utrecht, Lemma BV.
- Hal van, A. en Wijnants, A. (1997). *Plan van aanpak duurzaam bouwen gemeente Zeewolde*. Delft, BOOM-Duijvestein.
- 't Hart, H. e.a. (1998). *Onderzoeksmethoden*. Amsterdam, Boom.
- 't Hart, P. Metselaar, M. en Verbeek, B. (1995). *Publieke besluitvorming*. s' Gravenhage, VUGA Uitgeverij B.V.
- Hellendoorn, J.C. (2001). *Evaluatiemethoden ex ante: een introductie*. Den Haag, Sdu Uitgevers.
- Hoek van der, A. (1997). *Gemeenten en duurzaam bouwen: een bloemlezing van gemeentelijke initiatieven*. Utrecht, stichting Natuur en Milieu.
- Hoogerwerf, A. (1989). *Overheidsbeleid*. Alphen aan den Rijn, Samsom.
- Hoogerwerf, A. e.a (1998). *Overheidsbeleid*. Alphen aan den Rijn, Samsom.
- Hoppe, R. (1989). "Beleidsvoorbereiding: het ontwerpen van beleid". In A. Hoogerwerf e.a., *Overheidsbeleid*. Alphen aan den Rijn, Samsom, p. 115-122.
- Horn, L.A. ten. (1994). *Psychologische aspecten van de organisatie*. Alphen aan den Rijn/Zaventem, Samsom.
- Huberts, L.W.J.C. (1999). *Syllabus faculteit der Sociaal – Culturele Wetenschappen 'Besluitvorming in theorie en praktijk'*. Vrije Universiteit, Amsterdam.
- Keers, G. en Hofstee, J. (1999). *Duurzaam Bouwen 2000 – 2004, beleidsprogramma stedenbouw*. In opdracht van het ministerie van VROM. Amsterdam, Rigo Research en advies.
- Kleijn, A. (1968) *Beleid en wetenschap*. Alphen aan de Rijn, Samsom.
- Kuypers, G. (1984). *Beginselen van Beleidsontwikkeling*. Muiderberg, Dick Coutinho.
- Lemstra, W. en Kuyken, W.J. (1996). *Handboek overheidsmanagement*. Alphen aan den Rijn, Samsom.
- Milieu Federatie Flevoland (2000). *Beleidsplan 2000-2004 'Duurzaamheid troef!'*. Lelystad.
- Molenaar, N.J. (1998). *Syllabus faculteit der Sociaal – Culturele Wetenschappen. 'Statistiek'*. Vrije Universiteit, Amsterdam
- Platform duurzaam bouwen Groningen en Drenthe (1998). *Stimuleringsprogramma duurzaam bouwen Groningen en Drenthe 'Vandaag bouwen aan een duurzame toekomst'*. Assen/Groningen.

- Raay, W.J.M. van en M. Wolters (1987) *Amtelijke reorganisatie, een onderzoek naar nieuwe organisatievormen in grote gemeenten*. Alphen aan den Rijn, Samson.
- Spits, J. (1999). *Boegbeelden of bemoeials?* Groningen, Geschiedeniswinkel RUG
- Stichting Bouw Research (2001). *Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen*. Den Haag.
- Stichting Natuur en Milieu (2001) *Werkdocument 'Goed gemeentelijk milieubeleid(splan)'*. Rotterdam.
- Stichting Natuur en Milieu (2001) *"Duurzaam bouwen Jaarboek 2001"*, Rotterdam.
- Vries, M.S. (1998). "Problemen op de agenda". In A.Hoogerwerf e.a., *Overheidsbeleid*. Alphen aan den Rijn, Samsom, p.39-50.
- Vrije Universiteit (1999). *Scriptiehandleiding voor BCO-studenten*. Amsterdam, VU.
- Wouterse, G.E.L. e.a. (1999). *Bouwvoorschriften voor de praktijk. Deel B – Het Toekomstige Bouwbesluit*. Den Haag, Sdu Uitgevers.

Bijlage 1 De enquête en de begeleidende brief

Faculteit der Economische wetenschappen
Wetenschapswinkel
Dafne Kuipers
Antwoordnummer: 172
9700 VB Groningen

Betreft: korte enquête betreffende duurzaam bouwen

Groningen, 15 maart 2002

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van mijn afstudeeropdracht voor de studie Beleid Communicatie en Organisatie aan de Vrije Universiteit te Amsterdam, doe ik onderzoek naar het stimuleren van duurzaam bouwen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van de Wetenschapswinkel van de Economische Faculteit aan de Rijksuniversiteit Groningen.

Om dit onderzoek te kunnen uitvoeren wil ik u vragen de vragenlijst die bij deze brief is toegevoegd in te vullen. Het gaat om een enquête van elf korte vragen, waar u ongeveer vijf minuten mee bezig zult zijn. U kunt de vragenlijst anoniem invullen. De gegevens worden vertrouwelijk behandeld en de onderzoeksresultaten zullen niet herleidbaar zijn tot individuele gemeenten. Ik zou het zeer op prijs stellen, als u de vragenlijst voor 2 april terugstuurt in de retourenveloppe (een postzegel is niet nodig). U kunt de antwoorden ook naar mij e-mailen.

Een van de instrumenten om duurzaam bouwen op de vrije kavels te stimuleren is de statiegeldregeling. Centraal in mijn onderzoek staat de vraag of gemeenten deze regeling toepassen en waarom ze dat wel of niet doen.

Mocht u geïnteresseerd zijn in de resultaten van het onderzoek dan kunt u dit aangeven in de laatste vraag van de enquête.

Hartelijk dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,
Dafne Kuipers
dafnekuipers@hotmail.com

Voor u ligt de vragenlijst voor mijn afstudeeronderzoek op het terrein van duurzaam bouwen. Zou u de vragen zo correct mogelijk willen invullen? Bij de vragen 1, 2, 3, 4, 7, 8 en 9 is één antwoord mogelijk. Bij de vragen 5, 6, 10 en 11 mag u meerdere antwoorden geven. Wanneer in deze vragenlijst wordt gesproken over het gemeentelijk grondbedrijf, kunt u hieronder ook verstaan een andere afdeling of dienst die zich bezighoudt met de uitgifte van vrije kavels.

Succes met het invullen van de vragenlijst.

1. Bestaat er binnen uw gemeente een schriftelijk beleid op het gebied van duurzaam bouwen?
 - a. Ja (*ga door naar vraag 2*).
 - b. Nee, binnen onze gemeente is men niet bekend met duurzaam bouwen (*ga door naar vraag 4*).
 - c. Nee, maar binnen onze gemeente is men zich wel bewust van de noodzaak om duurzaam te gaan bouwen (*ga door naar vraag 4*).
 - d. Nee, maar binnen onze gemeente leeft wel een aantal wensen wat betreft duurzaam bouwen (*ga door naar vraag 4*).
 - e. Nee, maar binnen onze gemeente is men wel van plan om het onderwerp duurzaam bouwen te gaan bespreken (*ga door naar vraag 4*).
 - f. Nee, maar het onderwerp duurzaam bouwen is al wel besproken binnen de gemeenteraad (*ga door naar vraag 4*).
 - g. Nee, maar binnen afzienbare tijd zal een beslissing genomen worden over hoe het onderwerp duurzaam bouwen binnen het gemeentelijk beleid geïntegreerd zal worden (*ga door naar vraag 4*).

2. Waar is het schriftelijk beleid over duurzaam bouwen te vinden en in welk jaar is dit beleid vastgesteld?
 - a. In een nota die is vastgesteld door de gemeenteraad in het jaar.....
 - b. In een nota die is vastgesteld door het college van B&W in het jaar
 - c. In een ambtelijk beleidsstuk in het jaar.....

3. Op welke wijze komt beleid wat betreft duurzaam bouwen binnen uw gemeente tot stand? U kunt kiezen uit de volgende drie manieren.
 - a. Binnen onze gemeente worden alle mogelijkheden bekeken. De uitgangssituatie is bekend, de beschikbare alternatieven en de gevolgen worden eerst tot in detail bekeken voordat een besluit plaatsvindt.
 - b. Binnen onze gemeente komt beleid door middel van kleine veranderingen stap voor stap tot stand. Daarnaast vindt het vormen van beleid niet op één centrale plek plaats.
 - c. Binnen onze gemeente bekijkt men eerst het geheel, hoofdlijnen worden bepaald. Pas wanneer deze zijn bepaald, treedt men in details.

4. Wat is de relatie tussen het gemeentelijk grondbedrijf en de afdeling milieu?

- a. Gemeentelijk grondbedrijf houdt zich name bezig met de uitvoering van beleid, terwijl de afdeling milieu zich vooral bezig houdt met de voorbereiding van het beleid (secretariemodel).
- b. Beide houden zich bezig met zowel de beleidsvoorbereiding als met de beleidsuitvoering (departementaal model).
- c. Beide zijn ondergebracht in één sector, bijvoorbeeld de sector wonen (sectorenmodel).
- d. Beide zijn ondergebracht in verschillende sectoren.
- e. Anders, namelijk

.....

5. Wat ziet u als belangrijke voordelen van beleid wat betreft duurzaam bouwen?
 (U mag meerdere antwoorden aankruisen.)

- Door duurzaam bouwen te realiseren, levert de gemeente een bijdrage aan de oplossing van een maatschappelijk probleem, namelijk een vervuild milieu.
 - Door duurzaam bouwen te stimuleren, worden mensen zich meer bewust van een milieuvriendelijke levenswijze.
 - Wanneer de gemeente een beleid voert wat betreft duurzaam bouwen, is dit bevorderlijk voor de reputatie van de gemeente, omdat het gezien kan worden als een voorbeeldfunctie.
 - Door duurzaam bouwen te realiseren, krijg je meer kennis in huis over verschillende bouwvormen.
 - Anders, namelijk
-

6. Wat ziet u als belangrijke nadelen van beleid wat betreft duurzaam bouwen?
 (U mag meerdere antwoorden aankruisen.)

- Particuliere kopers vinden duurzaam bouwen te duur.
 - De vraag naar duurzaam gebouwde huizen is kleiner dan de vraag naar “gewone” huizen.
 - Om duurzaam te kunnen bouwen is meer kennis en deskundig personeel op het gebied van duurzaam bouwen nodig.
 - Om duurzaam bouwen te realiseren moeten mensen bijgeschoold worden.
 - Anders, namelijk
-

7. Wat verstaat u precies onder de zogenoemde “statiegeldregeling” voor het stimuleren van

duurzaam bouwen op de vrije kavels?

- a. De statiegeldregeling houdt in dat bij de aanschaf van de bouwgrond de koper statiegeld betaalt die hij terugkrijgt wanneer aantoonbaar duurzaam gebouwd is.
- b. De statiegeldregeling houdt in dat bij aanschaf van de bouwgrond de koper statiegeld betaalt over materialen die hij koopt om duurzaam te bouwen. Wanneer de koper verhuist kan hij geld terugkrijgen bij inlevering van deze materialen.
- c. De statiegeldregeling houdt in dat bij aanschaf van de bouwgrond die bestemd is voor huizen die duurzaam gebouwd zijn, een hogere prijs moet worden betaald dan voor bouwgrond waar men regulier mag bouwen.
- d. Anders, namelijk
-
-

8. Wordt er binnen uw organisatie gebruik gemaakt van de statiegeldregeling voor stimuleren van duurzaam bouwen op de vrije kavels?

- a. Ja (*ga door naar vraag 9*).
- b. Nee, de statiegeldregeling is niet bekend binnen de organisatie (*ga door naar vraag 10*).
- c. Nee, maar binnen onze gemeente is men wel bekend met de regeling, maar wij passen deze niet toe (*ga door naar vraag 10*).
- d. Nee, maar binnen onze gemeente leeft wel een aantal wensen wat betreft de statiegeldregeling (*ga door naar vraag 10*).
- e. Nee, maar binnen de gemeente zal de regeling binnenkort besproken worden (*ga door naar vraag 10*).
- f. Nee, maar binnen de gemeenteraad heeft men al wel gesproken over de statiegeldregeling (*ga door naar vraag 10*).
- g. Nee, maar binnen afzienbare tijd zal een besluit genomen worden over de invoering van de statiegeldregeling (*ga door naar vraag 10*).

9. Op welke manier wordt er binnen uw organisatie gebruik gemaakt van deze statiegeldregeling?

- a. De regeling behoort volgens het schriftelijk beleid wel te worden toegepast, maar in de praktijk komt hier weinig van.
- b. De regeling wordt altijd toegepast op de vrije kavels.
- c. De regeling wordt alleen toegepast op een deel van de vrije kavels.
- d. Anders, namelijk
-
-

10. Wat ziet u als belangrijke voordelen van de statiegeldregeling voor stimuleren van duurzaam bouwen op de vrije kavels? (*U mag meerdere antwoorden aankruisen.*)

- o Door middel van de statiegeldregeling kunnen aanvullende bouweisen gesteld

worden.

- o Invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op de vrije kavels kost de gemeente geen extra geld, want de particuliere koper betaalt de meerkosten.
- o Door de statiegeldregeling voert afdeling grondzaken enerzijds verantwoord financieel grondbeleid, anderzijds voert afdeling grondzaken milieubeleid uit, waardoor integratie van milieubeleid plaatsvindt.
- o Door de statiegeldregeling wordt duurzaam bouwen gestimuleerd.
- o Anders, namelijk
-
-

11. Wat ziet u als belangrijke nadelen van deze statiegeldregeling?

(U mag meerdere antwoorden aankruisen.)

- o Invoering van de statiegeldregeling kost veel tijd en energie.
- o Binnen de afdeling grondzaken zal een cultuuromschakeling plaatsvinden. Nu wordt met name vanuit commercieel oogpunt gedacht, met invoering van de regeling zal ook vanuit milieu oogpunt gedacht moeten worden.
- o Voordat de regeling wordt ingevoerd zal iedereen die met de regeling te maken krijgt moeten voorgelicht worden, zowel personeel als kopers.
- o Handhaving en controle van de regeling ontbreken, hierdoor zal de regeling in de praktijk niet werken.
- o Anders, namelijk
-
-

12. Wilt u een samenvatting ontvangen van mijn afstudeerscriptie?

- a. Nee.
- b. Ja, de samenvatting graag opsturen naar het volgende adres:

-
-

Eventuele opmerkingen

.....

.....

.....

Hartelijk dank voor uw medewerking

Bijlage 2 Tabellen behorende bij hoofdstuk 3

Tabel I Veel of weinig voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen

	Onderzochte gemeenten
veel voordelen	70,5% (67)
weinig voordelen	29,5% (28)
Totaal	100,0% (95)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

Tabel II Veel of weinig nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen

	Onderzochte gemeenten
veel nadelen	54,7% (52)
weinig nadelen	45,3% (43)
Totaal	100,0% (95)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

Uit deze tabellen is af te lezen dat 70 procent van de respondenten veel voordelen noemt en 54 procent veel nadelen, bij beide tabellen de meerderheid. De meeste onderzochte gemeenten noemen dus veel voordelen, maar ook veel nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen.

Tabel III Voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen die de respondenten noemen en de nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen die de respondenten noemen

		Nadelen beleid t.a.v. duurzaam bouwen		Totaal
		veel	weinig	
Voordelen beleid t.a.v. duurzaam bouwen	veel	41 78,8%	26 60,5%	67 70,5%
	weinig	11 21,2%	17 39,5%	28 29,5%
Totaal		52 100,0%	43 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,201; p = 0,050)

Uit deze tabel blijkt dat er een zwak verband bestaat tussen de voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en de nadelen van dit beleid die de respondenten noemen. De richting van het verband ziet er als volgt uit: naarmate men veel voordelen van beleid ten aanzien van duurzaam

bouwen noemt is de kans groot dat men ook veel nadelen van het beleid noemt. Het verband is statistisch significant.

Tabel IV Beleid t.a.v. duurzaam bouwen en meer voor- of nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen

		Meer voor- of nadelen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen		Totaal
		meer voordelen	meer nadelen	
Beleid t.a.v. duurzaam bouwen	veel	13 34,2%	5 23,8%	67 30,5%
	weinig	25 65,8%	16 76,2%	28 69,5%
	Totaal	38 100,0%	21 100,0%	59 100,0%

(Valid cases = 59; missing cases = 36; phi = 0,108; p = 0,406)

Uit deze tabel blijkt dat er een zwak verband bestaat tussen de variabelen beleid ten aanzien van duurzaam bouwen en meer voor- of meer nadelen die de respondenten noemen van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen. Echter het verband is niet statistisch significant.

Bijlage 3 Tabellen behorende bij hoofdstuk 4

Tabel V Veel of weinig voordelen van de statiegeldregeling

	Onderzochte gemeenten
veel voordelen	37,9% (36)
weinig voordelen	62,1% (59)
Totaal	100,0% (95)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

Tabel VI Veel of weinig nadelen van de statiegeldregeling

	Onderzochte gemeenten
veel nadelen	47,4% (45)
weinig nadelen	52,6% (50)
Totaal	100,0% (95)

(Valid cases = 95; missing cases = 0)

Uit deze tabellen is af te lezen dat 62 procent van de respondenten weinig voordelen noemt en 53 procent weinig nadelen, bij beide tabellen de meerderheid. De meeste onderzochte gemeenten noemen dus weinig voordelen, maar ook weinig nadelen van de statiegeldregeling.

Tabel VII Voordelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen en de nadelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen

		Nadelen van de statiegeldregeling		Totaal
		veel	weinig	
Voordelen statiegeldregeling	veel	23 51,1%	13 26,0%	36 37,9%
	weinig	22 48,9%	37 74,0%	59 62,1%
	Totaal	45 100,0%	50 100,0%	95 100,0%

(Valid cases = 95; missing cases = 0; phi = 0,258; p = 0,012)

Uit deze tabel blijkt dat er een zwak verband bestaat tussen de voordelen van de statiegeldregeling en de nadelen van de statiegeldregeling die de respondenten noemen. De richting van het verband ziet er als volgt uit: naarmate men weinig voordelen van de statiegeldregeling noemt is de kans groot dat men ook weinig nadelen de regeling noemt. Het verband is statistisch significant.

Tabel VIII Invoering van de statiegeldregeling en meer voor- of nadelen van de statiegeldregeling

	Meer voor- of nadelen van de statiegeldregeling		Totaal	
	meer voordelen	meer nadelen		
Invoering van de statiegeldregeling	veel	17 81,0%	27 90,0%	44 86,3%
	weinig	4 19,0%	3 10,0%	7 13,7%
	Totaal	21 100,0%	30 100,0%	51 100,0%

(Valid cases = 51; missing cases = 44; phi = 0,129; p = 0,355)

Uit deze tabel blijkt dat er een zwak verband bestaat tussen de variabelen invoering van de statiegeldregeling en meer voor- of meer nadelen die de respondenten noemen van de regeling. Echter het verband is niet statistisch significant.

Bijlage 4 Totstandkoming van beleid

Voordat beleid daadwerkelijk tot stand gekomen is, gaat er een heel proces aan vooraf. Hoogerwerf noemt in zijn boek “Overheidsbeleid”, zeven verschillende fasen waarlangs het beleidsproces verloopt. De reden dat gekozen is voor deze indeling is dat het hier gaat om een zeer algemene indeling, die binnen de beleidswetenschap zeer bekend is.

De eerste fase is de agendavorming. In deze fase krijgen maatschappelijke problemen de aandacht van het publiek. De actor gaat zich actief bezig houden met het onderwerp om uiteindelijk tot een besluit te komen. Als tweede fase komt de beleidsvoorbereiding. In deze fase gaat het met name om het verzamelen en analyseren van informatie en het formuleren van adviezen met het oog op het te voeren beleid. Dan komen we bij de derde fase de beleidsbepaling. In deze fase worden beslissingen over de inhoud van het beleid genomen. In de vierde fase wordt het beleid uitgevoerd en in de vijfde fase wordt het beleid nog eens geëvalueerd. De laatste twee fasen betreffen de terugkoppeling, waarin de informatie van de evaluatie wordt verwerkt en tot slot de beëindiging van het beleid. Het kan zijn dat in een concreet beleidsproces een bepaalde stap ontbreekt. Het kan ook gebeuren dat de volgorde van de deelprocessen anders verloopt dan in de logische indeling van het beleidsproces wordt verondersteld.

De tweede fase, beleidsvoorbereiding en de derde fase beleidsbepaling, worden samen de beleidsvorming genoemd. Met het vormen van beleid wordt bedoeld de opeenvolgende verrichtingen waardoor beleidsontwerpers een beleidsprobleem verwerken tot een zo goed mogelijk beredeneerd oplossingsplan. Hoppe (1989:116-122) noemt drie verschillende benaderingen waarop beleid binnen overheidsorganisaties gevormd wordt. Het betreft hier het fundamentele karakter van de beleidsvorming. De synoptische benadering is de meest fundamentele benadering van beleidsvoering. De incrementele benadering is de minst fundamentele benadering van beleidsvorming. De “mixed-scanning” benadering zit tussen de twee vorige modellen in wat betreft het fundamentele karakter. Ook hier gaat het om een zeer algemene indeling van het beleidsvormingsproces, die alom bekend is.

De synoptische benadering

In deze benadering probeert de beleidsmaker een totaaloverzicht te krijgen. De beleidsmaker beschikt over volledige informatie. Daarnaast probeert de beleidsmaker alle relevante actoren en factoren in het beleidsontwerp op te nemen. Hij maakt veel gebruik van wetenschappelijke methoden en technieken voor het ontwerpen en evalueren van beleid, bijv. kosten- baten analyse, kosten-effectiviteitanalyse, etc. Waarden en feiten dienen grondig uit elkaar gehouden te worden. De werkwijze volgens deze benadering verloopt dan als volgt: eerst inventariseert de beleidsanalist alle alternatieve beleidsinhouden die in de gegeven situatie mogelijk zijn. Dan inventariseert hij ten aanzien van alle alternatieve beleidsinhouden de eventuele gevolgen. Als derde stap beschikt de beleidsanalist over een nutsfunctie waarmee de gevolgen éénduidig in volgorde van voorkeur kunnen worden geplaatst. En tot slot kiest hij uiteindelijk voor het alternatief met de meest wenselijke gevolgen.

De incrementele benadering

Beleid komt stapsgewijs tot stand. Hiermee wordt bedoeld dat beleidsvorming zich voltrekt in lange ketens van afleveringen of ronden. Langzaam ontstaat beleid, doordat steeds kleine veranderingen plaatsvinden. Daarnaast komt beleid sociaal gefragmenteerd tot stand. Hiermee wordt bedoeld dat beleid niet op een centrale plaats ten uitvoer wordt gebracht, maar of hier of daar of op beide plekken gezamenlijk.

De “mixed scanning” benadering

Deze benadering is ontstaan door de kritieken die gegeven zijn op de vorige twee benaderingen. In wisselwerking met incrementalistische ontwerpregels functioneert nog een tweede regelsysteem in de praktijk, namelijk een systeem voor hoe te handeling bij duidelijke nonincrementele beleidsveranderingen. Scanning (aftasten en afspeuren van de omgeving) vindt dan ook plaats op twee niveaus. In het eerste, meeromvattende, niveau mondt ontwerpen en beoordelen uit in het uitzetten van hoofdlijnen van beleid. Hierbij is geen aandacht voor details. In het tweede niveau worden de hoofdlijnen uitgewerkt in gedetailleerde beslissingen.

Nu verschillende benaderingen van beleidsvorming binnen overheidsorganisaties beschreven zijn, kan in de enquête de vraag gesteld worden hoe beleid wat betreft duurzaam bouwen binnen de gemeente tot stand komt (enquêtevraag 3: bijlage 1).

De resultaten van deze enquêtevraag staan verwerkt in de volgende tabel.

Tabel IX Totstandkoming van beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in de onderzochte gemeenten

	Onderzochte gemeenten
Synoptische benadering	14,0% (8)
Mixed-scanning benadering	38,6% (22)
Incrementele benadering	47,7% (27)
Totaal	100,0% (57)

(Valid cases = 57; missing cases = 2)

Uit tabel VIII is af te lezen dat binnen bijna de helft van de onderzochte gemeenten beleid ten aanzien van duurzaam bouwen tot stand komt volgens de incrementele benadering. Bij 39 procent van de gemeenten komt beleid volgens de mixed-scanning benadering tot stand. Slechts binnen 14 procent van de gemeenten komt beleid volgens de synoptische benadering tot stand. Volgens deze benadering worden eerst alle mogelijkheden bekeken.

Duidelijk is geworden dat de grootste groep van de onderzochte gemeenten met een beleid ten aanzien van duurzaam bouwen, dit beleid tot stand brengen volgens de incrementele benadering.

Publicaties¹⁷

- EC 96 E. Beumers, *Beslissende (f)actoren voor hennepsteelt, onderzoek naar het achterwege blijven van hennepsteelt voor de papierindustrie in de Veenkoloniën*, 1997.
- EC 98-I K.J. Driessen, *Internationale uitbesteding door de KLM*, 1997.
- EC 98-II A.M.S. den Ouden, H.B.G. Gelling, *Economische betekenis van een groeiend Schiphol voor bedrijven*, 1997.
- EC 99 M.B.W. Hazewinkel, R.T. Postma, *Financiering monumentenzorg, onderhoud versus restauratie*, 1997.
- EC 100 R. Enting, *Subsidieverdeling voor het stads- en streekvervoer: doelstellingsbewust?*, 1997.
- EC 101 R. Schultink, *Lokale Agenda 21, beleid en indicatoren voor duurzaamheid*, 1997.
- EC 102 drs. F.J. Sijtsma, drs. D. Strijker, M.L.A.W. Hoefsloot, *Duurzame ontwikkeling in het Waddengebied, een methode voor het afwegen van economie, natuur, milieu en landschap*, 1998.
- EC 103 drs. M.J.H. van Onna, *Kwaliteitsmeting in de economische wetenschap, een goede econoom is meer dan een goede onderzoeker*, 1998.
- EC 104 A. Heine, M. Maatman, *Maatschappelijk verantwoord ondernemen, een analyse van de jaarverslagen van de 25 grootste Nederlandse ondernemingen*, 1998.
- EC 105 R. Hilgenga, *Kennisvergroting in het Roemeense midden- en kleinbedrijf, de rol van de ontwikkelingsprogramma's van de Europese Unie*, 1998.
- EC 105 ing. K. Bettels, drs. F.J. Sijtsma, *Het Emssperrwerk, een evaluatie op duurzaamheid van een waterkering in de Ems*, 1998.
- EC 107 J.W. Boven, *Markt voor natuurvoeding: een supermarkt, de toekomstige ontwikkeling van het netwerk van biologische voedingsmiddelen*, 1998.
- EC 108 J. Idema., *Stock Markets in Transition Economies, the case of the Tallinn stock exchange, Estonia*, 1998.
- EC 109 P.A.M. Lohle, *Arbeidspool, een (arbeidsmarkt)instrument om flexibiliteit en bestaande zekerheid te combineren*, 1999.
- EC 110 A.P. Postma, drs. F.J. Sijtsma, drs. T.M. Stelder en drs. D. Strijker, *De concurrentiekracht van Weststellingwerf, een economisch-ruimtelijk perspectief*, 1999.
- EC 111 R. de Veer, *Bank stability in transition economics, case study Estonia*, 1999.
- EC 112 R.J. Suhlman, m.m.v. drs. F.J. Sijtsma, *Financiering van monumentale kerken – Verkenning van de effecten van overheidsbeleid*, 1999.
- EC 113 H. Dijk, *Ware Woorden of Schone Schijn? – De betrouwbaarheid van uitlatingen over Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen*, 1999.
- EC 114 W. Dijkstra, *Water zonder grenzen, internationalisering van de Nederlandse watersector*, 1999.
- EC 115 R.P. Brouwer en O.P. Smid, *Magnesiumproductie in de Eemsmond, vorming van clusters van bedrijvigheid rondom magnesiumproductie*, 1999.
- EC 116 A.P. Postma, *Ecologische voetafdruk, betekenis en bruikbaarheid*, 2000.
- EC 117 G. Ypma, *Een onderzoek naar streekgebonden producten in het Waddengebied*, 2000.

¹⁷ Publicaties in de reeks Publicaties van de Community Research Centre for Economics hebben een EC nummer, krijgen een ISBN nummer en worden uitgebracht op klein formaat, gebonden.

Publicaties uitgebracht in de werkdocumenten reeks hebben een WD nummer, krijgen geen ISBN nummer en worden uitgebracht op A4 formaat met een metalen ringband.

- EC 118 G. Molema en P. Olthof, *Vermarkting van dorplandschappen*, 2001.
- EC 119 D. de Jong, *Verstand van Zaken? - Over wetenschap, waarheid en verwaring*, 2001.
- EC 120 E. Bruning, S.Jansen, M. Kasper, drs. E. Kamphuis (red.), *Formule Trendbreuk voor EKO-verkoop: Trendy of Trend?*, 2001.
- EC 121 M. Broekhof, *Transparency in the pharmaceutical industry - a cost accounting approach to the prices of drugs*, 2002.
- EC 122 E. Kamphuis, *Organic Flower Bulbs from Holland, Outlook for the French Market*, 2002
- EC 123 B. Hilbrands, J. van Veen, drs. E. Kamphuis (red.), *Gastouder gezocht! Strategieën voor kleinschalige en flexibele kinderopvang*, 2002.
- EC 124 A.W. Brouwer, D. Dijkema, *Microfinance Dilemma: The Case of Bandung, Indonesia*, 2002.
- EC 125 D. Kuipers, *Bouwen aan duurzaamheid, een onderzoek onder Nederlandse gemeenten naar de invoering van de statiegeldregeling voor het stimuleren van duurzaam bouwen op vrije kavels*, 2002.

Werkdocumenten

- WD 2000-1 drs. Frans J. Sijtsma, Prof. dr. P.H. Pellenbarg en drs. K.G. Lugtenborg, *Naar een goed besluit over vier Friese musea*, 2000.
- WD 2000-2 drs. Elise Kamphuis (red.), *Komt EKO van de grond?, De verwerkingscapaciteit van biologische producten in Noord Nederland*, 2000.
- WD 2000-3 dr. D. Strijker, Prof. dr. D.-J.F. Kamann, drs. F.J. Sijtsma, *Bioraffinage in Noord-Nederland*, 2000.
- WD 2001-1 U. Futh, drs. F.J. Sijtsma, *Nieuwe kansen voor de Nijkans. Mogelijkheden voor kuuroord spin-off bij de ontwikkeling van het bedrijfsterrein de Nijkans in Nieuweschans*, 2001.
- WD 2001-3 H. Tschochohei, *Do people in developing countries have limited access to essential drugs? The pattern of global supply of pharmaceuticals*, 2001.
- WD 2001-4 C. Boersma, *Economic issues of antimalarial diagnostics and therapeutics in sub-Saharan Africa*, 2001.
- WD 2002-1 drs. F.J. Sijtsma, M. Broekhof, Prof. dr. J. van Dijk, drs. G.J. Hoogstra, *IKO en PRIKK: Stimulans voor economische activiteit op het Fries-Groningse platteland? Een evaluerend onderzoek naar de IKO en PRIKK regelingen voor investeringen van het kleinbedrijf*, 2002.