

NVC paper

Samen het klimaat aanpakken met duurzame mobiliteit

Auteurs: Jurgen de Haan (CROW), Louis Leestemaker (CE Delft), Stefan Grebe (CE Delft), Joni Braas (MRDH)

Samenvatting [300 woorden]

Om klimaatverandering tegen te gaan moet de uitstoot van broeikasgassen sterk worden verminderd. Dit vormt een grote uitdaging voor de mobiliteitssector, die alleen een succes wordt als alle bestuurlijke niveaus serieus beleid voeren én effectief samenwerken.

De maatregelen die kunnen worden genomen verschillen per bestuurlijk niveau. De EU maakt normen en richtlijnen, het Rijk vertaalt die laatste in hun nationale beleid en regio's maken (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord) Regionale Mobiliteitsprogramma's.

Het is onduidelijk welke emissiereductie van de mobiliteitssector wordt verwacht. Het staat echter wel vast dat het huidige beleid onvoldoende is. Uit berekeningen van het PBL blijkt namelijk dat het huidige beleid resulteert in een CO₂-reductie van slechts 2,5% ten opzichte van 1990. Dit is veel minder dan de beleids-brede doelstellingen zoals geformuleerd in het akkoord van Parijs, het SER akkoord en het Klimaatakkoord. Wanneer wordt ingezoomd op de verschillende regio's blijkt dat de verwachte emissiereducties sterk verschillen: er zijn regio's met meer dan 30% daling in de CO₂ emissies ten opzichte van 1990, terwijl andere regio's meer dan 25% groei kunnen verwachten.

Het is als regio lastig om het juiste reductiedoel vast te stellen. Ten eerste komt dit omdat er geen concrete landelijke target voor de mobiliteitssector is om 'Parijs te halen'. Ten tweede is de referentieontwikkeling zo verschillend per regio dat hier rekening mee moet worden gehouden bij het vaststellen van de ambities. De MRDH concludeert bijvoorbeeld op basis van een recente studie dat de klimaatdoelen die de regio heeft gesteld met alleen regionale maatregelen waarschijnlijk niet gaan worden gehaald.

Deze overwegingen zijn de aanleiding voor het CROW, de MRDH en CE Delft om deze discussiepaper in te dienen waarin de volgende discussiepunten centraal staan:

- Wat is de verantwoordelijkheid van regionale overheden voor het behalen van de klimaatdoelen?
- Waar liggen de samenwerkingsmogelijkheden tussen de verschillende overheden?

Inleiding

Wij staan voor de enorme uitdaging om de emissies van broeikasgassen snel genoeg terug te dringen zodat erge klimaatverandering wordt voorkomen. Dit doel kan alleen worden bereikt als alle sectoren, dus ook mobiliteit, een steentje bijdragen. Op basis van doorrekeningen van het huidige beleid blijkt echter dat er méér nodig is dan momenteel wordt gedaan. Dit betekent dat er aanvullend beleid moet worden geformuleerd. Maar hoe veel extra inspanning is nodig? En wat voor beleid moet dit zijn? Op welk bestuurlijk niveau moeten de maatregelen worden genomen? Dit zijn lastige vragen waar geen eenduidig antwoord op is.

Het zal er op neer komen dat op alle bestuurlijke niveaus een inspanning moet worden geleverd. Hierbij is het essentieel dat er goede samenwerking is tussen de verschillende soorten overheden: alleen door samen op te trekken kan de transitie (kosten)effectief worden vormgegeven. In dit artikel gaan wij hier in meer detail op in. Hierbij wordt ten eerste informatie verschaft over de volgende vragen:

- Wat zijn de klimaatdoelen voor de mobiliteit van de EU, het rijk en de regio's?
- Wat doen de EU, het rijk en de regio momenteel?
- Hoe kunnen de regionale emissies worden gemonitord?
- Hoe verschilt de ontwikkeling van de emissies per regio?

Het gouden antwoord op deze vragen bestaat niet, maar voor een effectieve verduurzaming is het wel belangrijk dat hier goed over wordt nagedacht. Om deze reden hebben het CROW, de MRDH en CE Delft deze discussiepaper ingediend.

Naast het informatieve gedeelte staan in deze paper twee discussiepunten centraal:

- Wat is de verantwoordelijkheid van regionale overheden voor het behalen van de klimaatdoelen?
- Waar liggen de samenwerkingsmogelijkheden tussen de verschillende overheden?

De focus van dit stuk ligt op het terugdringen van de broeikasgassen. Klimaatverandering is echter slechts één van de factoren die een rol speelt bij het maken van keuzes omtrent mobiliteit. Overige factoren zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid, schone lucht, geluidshinder, prettige leefomgeving zijn in de verduurzaming van mobiliteit essentieel, maar hier gaan wij de discussie aan vanuit de reductie van de CO₂-uitstoot die door monitoring zichtbaar wordt. Het is namelijk niet óf winst op klimaat óf winst op de overige factoren. Inspanning voor CO₂ reductie gaat vaak hand in hand met vermindering van luchtvervuilende stoffen, geluidshinder en overige leefbaarheidsindicatoren. Dit betekent dat de inspanning die geleverd wordt voor de verduurzaming zich op meerdere manieren terugbetaalt.

Bijdrage van regio, rijk en EU

Klimaatverandering is een wereldwijd probleem dat niet door een regio, door Nederland of door de EU alleen opgelost kan worden. In het akkoord van Parijs is vast gelegd dat de opwarming van de aarde beperkt blijft tot maximaal 2° Celsius, met de ambitie om de opwarming te beperken tot onder de 1,5° Celsius. Als we deze doelen willen halen, dan moeten partijen op alle drie deze niveaus een grote inspanning verrichten. Het soort doelen dat gesteld is en maatregelen dat genomen kan worden verschilt echter per bestuurlijk niveau. Hieronder een overzicht:

Europese Unie

De Europese commissie beoogt met de ‘Green Deal’ om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% terug te dringen ten opzichte van 1990 en in 2050 klimaatneutraal te zijn¹. Dit is naar verwachting nodig om de klimaatafspraken van Parijs na te komen. De precieze bijdrage van de mobiliteitssector is niet gedefinieerd. Naar verwachting is een reductie van 55% in 2030 niet realistisch; er zijn namelijk andere sectoren waar verduurzaming eenvoudiger is. Het staat echter vast dat een serieuze emissiereductie in de mobiliteitssector nodig is om deze doelen te halen.

Op Europees niveau worden verscheidene soorten maatregelen genomen. Hierin kan onderscheid worden gemaakt tussen *verordeningen* en *richtlijnen*:

- Een verordening is wetgeving die automatisch op dezelfde manier geldt in alle lidstaten. Een voorbeeld hiervan is de wetgeving waarin de maximale CO₂ uitstoot van personen- en bestelauto's is vastgelegd (Europese Commissie, 2019).
- Een richtlijn definieert een specifiek doel, maar geeft de lidstaten vrijheid om zelf te bepalen hoe dit wordt ingevuld. Een voorbeeld hiervan is de ‘Renewable Energy Directive’, waarin, onder andere voor transportbrandstoffen, het percentage duurzame energie is vastgelegd (European Commission, 2018). Hoe dit wordt ingevuld is echter aan de lidstaten zelf. Een tweede voorbeeld is de ‘Alternative Fuels Infrastructure Directive’, waarin is vastgelegd dat een dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur moet worden gerealiseerd in alle EU lidstaten (European Commission, 2014). Hoe dit precies wordt ingevuld is echter aan de landen zelf.

Op deze manier zorgt de Europese unie voor een ‘ruggengraat’ voor de verduurzaming van transport. De maatregelen die de EU neemt hebben over het algemeen een grote impact. Zo denkt men momenteel over aanvullende maatregelen zoals een emissiehandel-systeem voor de mobiliteitssector.

De Europese unie kan echter niet alles zelf, daar zijn de lidstaten te verschillend voor. Er is dus ook een grote rol voor de landen, die door invulling te geven aan de Europese richtlijnen en met aanvullend beleid een bijdrage leveren aan het halen van de doelen.

Rijk

Het rijk heeft in het Klimaatakkoord afgesproken dat de emissies van broeikasgassen in 2030 met 49% moeten worden teruggedrongen ten opzichte van 1990. Deze afspraken waren gemaakt vóór de Green Deal, wat betekent dat de doelen waarschijnlijk zullen moeten worden aangescherpt tot 55%. In het Klimaatakkoord is geen hard doel voor de mobiliteitssector opgenomen. In het Energieakkoord uit 2013 (SER, 2013) was echter opgenomen dat de uitstoot van de mobiliteitssector in 2030 tot 25Mton moet worden teruggedrongen: een daling van 22% ten opzicht van 1990 (PBL, 2020).

Er worden op nationaal niveau allerlei soorten maatregelen genomen om de CO₂-uitstoot van de mobiliteitssector terug te dringen. Voorbeelden hiervan zijn fiscale stimuleringspakketten voor elektrische of waterstof voertuigen en de uitrol van tank- en laadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Ook speelt het rijk een belangrijke rol in de ontmoediging van CO₂ emissies door bijvoorbeeld brandstofaccijnzen en de belasting op motorvoertuigen. De belasting op stroom en elektrische voertuigen is aanmerkelijk lager dan die op benzine, diesel en auto's op fossiele brandstoffen.

¹ De Klimaatwet waarin deze ambitie moet worden vastgelegd moet nog worden geratificeerd. Er is echter een voorlopig akkoord tussen de Europese raad en het Europese Parlement waarin deze ambitie wordt bevestigd (Europese Raad, 2021).

Het rijk heeft dus een belangrijke rol in de verduurzaming van de mobiliteit, maar toch kunnen niet alle maatregelen op dit niveau worden genomen. Voor sommige maatregelen is Nederland te klein en voor andere maatregelen is Nederland te groot².

RMP-regio's

In het Klimaatakkoord is vastgelegd dat de regionale overheden zogeheten 'Regionale Mobiliteitsprogramma's' opstellen waarin het duurzaamheidsbeleid wordt vastgelegd (Klimaatakkoord, Den Haag, 2019). Deze RMP's moeten een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de mobiliteit, zodat de landelijke klimaatdoelen worden gehaald. Het is echter niet concreet vastgelegd hoe groot deze bijdrage van de regio's moet zijn.

Enkele regio's die reeds een RMP hebben opgesteld hebben zichzelf de volgende doelen gesteld:

- De Metropoolregio Rotterdam-den Haag (MRDH) heeft de ambitie gesteld om de CO₂ emissies van mobiliteit in 2025 met 30% terug te dringen ten opzichte van 2015³ (MRDH, 2020). Dat doen ze in een bredere context waarbij de regio met het Programma duurzame mobiliteit samenwerkt aan een toekomstbestendige regio met schoon, stil en energiezuinig vervoer.
- De RMP-regio 'Noord-Holland & Flevoland' benoemt in het Regionaal Mobiliteitsprogramma de doelstellingen uit het Energieakkoord, het Klimaatakkoord en de Europese Green Deal. Omdat het Energieakkoord het enige concrete reductiedoel voor de mobiliteitssector bevat, wordt dit gezien als een minimale vereiste reductie (Flevoland en Noord-Holland, 2021). Noord Holland en Flevoland erkennen dat de provincies, de regio en de gemeenten allen verschillende doelstellingen kennen, maar dat die zijn samen te vatten in een gezamenlijke ambitie: Transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefomgeving en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op CO₂-reductie, met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht.
- Noordoost Brabant streeft een veilige, bereikbare en leefbare regio na. Het heeft 5 programmalijnen geformuleerd:
 1. Duurzame bereikbaarheid en robuuste netwerken
 2. Slimme en efficiënte mobiliteit
 3. Veilige mobiliteit
 4. Versterking vitale leefomgeving en klimaat
 5. Versterking vestigingsklimaat en verstedelijkingsstrategie

Maatregelen die op regionaal niveau worden genomen zijn bijvoorbeeld de transitie naar emissievrije bussen in het openbaar vervoer, het stimuleren van meer en betere fietsinfrastructuur en het investeren in beter en hoogwaardig openbaar vervoer.

Het huidige beleid is onvoldoende

Op basis van het huidige vastgestelde en voorgenomen beleid worden de klimaatdoelen echter niet gehaald⁴. Het PBL heeft in de Klimaat- en Energieverkenning 2020 berekend dat

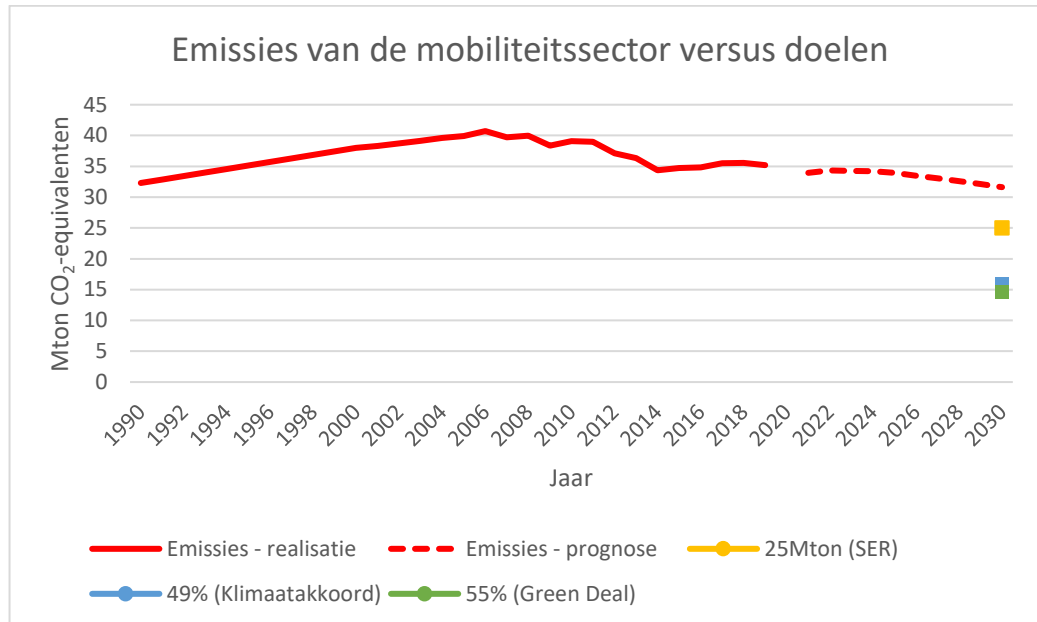
² Voertuignormeringen zijn een voorbeeld van maatregelen waarvoor Nederland te klein is. Automodellen worden namelijk voor de wereldwijde markt gemaakt, dus als elk land eigen eisen gaat stellen dan wordt het in de praktijk onmogelijk om producten te maken die overal kunnen worden verkocht. Parkeerbeleid is een voorbeeld van een maatregel waar Nederland te groot voor is. Of (en hoe hoog) parkeertarieven moeten zijn is sterk afhankelijk van de lokale context; het is dus beter om dit aan de regio's over te laten.

³ Dit komt neer op een reductie van 19% ten opzichte van 1990 (PBL, 2020).

⁴ Het PBL deelt in de Klimaat- en Energieverkenning alle maatregelen in naar 'vastgesteld', 'voorgenomen' of 'niet meegenomen'. Van voorgenomen beleidsmaatregelen is de kans groot dat deze worden ingevoerd (hier zijn

de emissies met het huidige beleid in 2030 slechts 2,5% zullen dalen ten opzichte van 1990. Er is dus een significant ‘gat’ tussen de doelen en de huidige praktijk. Een overzicht hiervan is opgenomen in Figuur 1. De prognose is hierbij gebaseerd op het vastgestelde en voorgenomen beleid, waarbij het Rijksbeleid in zijn geheel is opgenomen.

Figuur 1 - De emissies van broeikasgassen door de mobiliteitssector ten opzichte van de doelen.



Elke regio is anders

De ontwikkeling van de broeikasgasemissies verschilt per RMP-regio. Dit is iets waar rekening mee moet worden gehouden bij het formuleren van doelen en plannen. Er zijn verschillen tussen landelijke en stedelijke regio's, tussen groei- en krimpgebieden, tussen gebieden met veel auto's en gebieden met veel OV, en tussen rijke en arme gebieden.

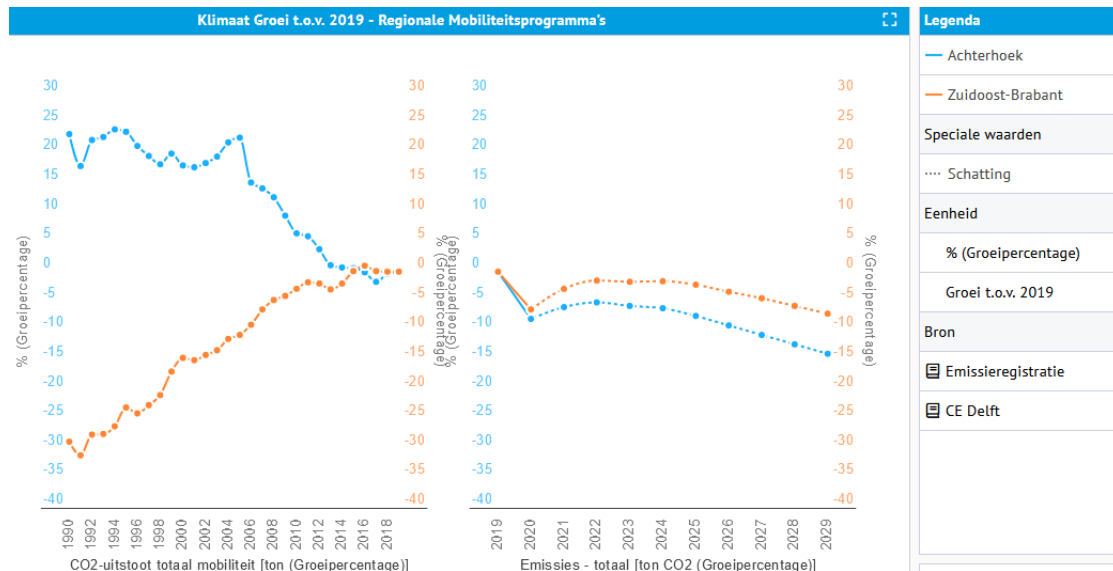
CE Delft heeft in opdracht van het CROW voor alle RMP-regio's referentieprognoses voor de broeikasgasemissies van de mobiliteitssector opgesteld. Deze referentieprognoses geven voor elke regio inzicht in de verwachte ontwikkelingen. De verwachting is op grond van het vastgestelde beleid en volgens de landelijke prognose van de KEV zoals in Figuur 1 weergegeven. Dit inzicht in de verwachte ontwikkelingen kan dienen als een startpunt voor het formuleren van doelstellingen voor de emissiereductie. Onderstaande Figuur schetst de ontwikkeling van de emissies voor de RMP-regio's Achterhoek en Zuidoost Brabant. Dit zijn de regio's waar de emissie het meeste of minste steeg dan wel daalt in de prognose. Deze Figuur maakt duidelijk dat de ontwikkeling de afgelopen 20 jaar en de komende 10 jaar duidelijk verschillen per regio. De ontwikkeling van alle RMP-regio's is opgenomen in duurzaamheidsscore.nl.

De regio Achterhoek koerst op een reductie van meer dan 32% ten opzichte van 1990, terwijl de regio Zuidoost Brabant een groei van 29% op zich ziet afkomen. Deze verschillen kennen natuurlijk een grote bijdrage van autonome ontwikkelingen, zoals krimp van de bevolking en

afspraken over gemaakt), maar de (manier van) uitvoering van deze maatregelen is nog niet geheel zeker. Nog niet alle afspraken uit het Klimaatakkoord waren in de KEV2020 concreet genoeg om als 'vastgesteld' of 'voorgenomen' te worden geclassificeerd.

een groei van het doorgaande verkeer op de snelwegen. Onduidelijk is waar de regio zich op moet richten: de absolute ontwikkeling van CO₂-emissies, de CO₂-emissies per inwoner, de CO₂-emissies als gevolg van verkeer dat zijn herkomst en/of bestemming binnen de regio kent? Een goed gesprek hierover tussen alle partijen in de regio en het Rijk lijkt een belangrijke eerste stap om de ambitie te formuleren en te zorgen dat iedereen zijn steentje bijdraagt. Bij elkaar opgeteld worden de doelen immers niet gehaald.

Figuur 2 - De ontwikkeling van de CO₂-emissies in de Achterhoek en Zuidoost-Brabant.



Samenwerking tussen regio en rijk

Om de doelen te halen is aanvullend beleid nodig. Maar hoe groot is het aandeel in deze aanvullende inspanning die van de regio's moet komen? Hier is in het Klimaatakkoord niets concreets over vastgelegd. Dit maakt het ingewikkeld om in het kader van de RMP-regio's het juiste ambitieniveau te kiezen. Het is in de praktijk erg lastig om de het verschil tussen ambitie en prognose met regionale maatregelen op te vullen. Dit wordt geïllustreerd door de MRDH, waar blijkt dat óndanks een breed pakket aan regionale en lokale maatregelen de ambitie voor de CO₂-reductie niet gehaald wordt (MRDH, 2021).

Hiervoor concludeerden we al dat het Rijksbeleid onvoldoende is om de doelen te halen. Nu past ook de conclusie dat de regio's het ook niet alleen kunnen. EU, Rijk, provincies, regio's en gemeenten hebben elkaar nodig om hun eigen klimaatdoelen daadwerkelijk te behalen. Anders geformuleerd hebben het rijk en de regio's elkaar nodig voor een succesvolle uitvoer van het Klimaatakkoord. Het komt er dus op neer dat meer samenwerking moet worden gezocht.

Voor de MRDH hebben CE Delft en GoudappelCoffeng onderzocht waar kansen liggen om meer CO₂-reductie te behalen. Fors inzetten op het verduurzamen van werkgebonden mobiliteit kan veel CO₂-reductie opleveren. Daar is een samenspel tussen Rijk, regio en gemeenten voor nodig. Gemeenten, ondersteunt door de regio, kunnen bedrijven stimuleren om woon-werkverkeer te verduurzamen en bijvoorbeeld meer thuis te werken of gebruik te maken van de fiets. Wanneer het Rijk daarbij ook normen stelt voor werkgebonden personenmobiliteit, kan er veel CO₂-reductie worden bereikt. De beleidsuitwerking van het Klimaatakkoord wordt effectiever als dit vanuit alle schaalniveaus wordt aangepakt.

Monitoring instrumenten om de doelstellingen te behalen

Het monitoren van de voortgang is belangrijk om van elkaar te leren en om het proces tijdig bij te kunnen sturen. Er kan echter een onderscheid worden gemaakt tussen klassieke cijfermatige monitoring en procesmatige monitoring.

Bij de cijfermatige monitoring worden de effecten van maatregelen en autonome ontwikkelingen bij elkaar opgeteld om de conclusies of de cijfers de goede kant op gaan. Hierbij kun je op verschillende punten monitoren (input, throughput, output, outcome):

- Welke maatregelen zijn uitgevoerd?
- Wat was het effect van de maatregelen? (op bijvoorbeeld de modal split of het aantal elektrische voertuigen)
- Wat is het effect op de uitstoot van CO₂?

Met cijfermatige monitoring kun je ook beleidskeuzes onderbouwen en nagaan wat voor effect beleidskeuzes hebben. Bij de MRDH worden bijvoorbeeld de mogelijkheden van deelmobiliteit onderzocht. Vanuit duurzame mobiliteit en CO₂-reductie is het erg belangrijk om deelmobiliteit in nauwe samenhang met parkeerbeleid en verstedelijking te bekijken. Met deelmobiliteit wil je een goed alternatief bieden voor de auto. Als je deelauto's introduceert zonder parkeerregulering ontstaat er meer automobiliteit i.p.v. minder en is er nauwelijks CO₂-reductie.

Een voorbeeld van een procesmatige monitor is om bij te houden of iedereen zich aan de afspraken heeft gehouden. Een tweede punt dat kan worden bijgehouden is of resultaten kunnen worden toegeschreven aan het eigen handelen. Deze vorm van monitoring noemen we reflexieve monitoring. Hierbij hoeft je monitoring niet als een verzameling cijfers te zien, maar als een persoon die meekijkt in het proces, de deelnemers een spiegel voorhoudt en die impliciete zaken bespreekbaar maakt. Een voorbeeld van meer reflexieve aard is het rapport "Klimaatbeleid: de ambitie van de regio" (Natuur & milieu; CROW, 2021). Uit de interviews van alle RMP-regio's kwam naar voren dat er veel onduidelijk is rond de RMP's: de doelen, inhoud, organisatie en contactpersonen waren bij veel regio's niet bekend. Als deze zaken niet bekend zijn, dan bestaat de kans dat niet alle regio's door middel van RMP's bijdragen aan de verduurzaming.

Figuur 3 - Wat komt er kijken bij monitoring? Bron: (Drift, 2020)



Welke monitoring instrumenten bestaan al?

Op landelijk niveau wordt de voortgang gemonitord in de landelijke Monitor Klimaatbeleid (Rijksoverheid, 2020). Hierin zijn zowel cijfermatige als procesmatige indicatoren opgenomen. Mobiliteit is één van de vijf sectoren die de monitor beschrijft. De monitor beschrijft enerzijds de voortgang van beleid en afspraken, zoals afspraken rond de werkgeversaanpak en afspraken rond de BO MIRT. Anderzijds omvat de monitor een aantal kernindicatoren voor de transitie: de beoogde (gedrags-)veranderingen en de beoogde resultaten. Deze zijn geclusterd naar de thema's:

- verduurzaming van personenmobiliteit
- elektrisch vervoer
- hernieuwbare energiedragers
- verduurzaming van de logistiek.

Bij regionale monitoring kan de nationale monitor als een kader worden gezien. Maar niet alle landelijke cijfers zijn (op dit moment) naar de regio te vertalen. Zo is de ontwikkeling van de CO₂-emissies in de regio's niet altijd te relateren aan de maatregelen die de regio's nemen. Een goed voorbeeld is de berekening van de CO₂-emissies. De Emissieregistratie (cijfers tot 2019) en de KEV2020 (cijfers 2019-2030) maken gebruik van voertuigkilometrages per gemeente en de landelijke verdeling naar type voertuigen. Als een regio dus volop inzet op elektrische voertuigen, dan is het resultaat alleen zichtbaar op landelijk niveau. De inzet van de regio wordt als het ware over alle regio's uitgesmeerd. Ook is het lastig om elektrische voertuigen aan een regio toe te kennen, omdat meer dan 10% van alle auto's een leaseauto is en leaseauto's relatief vaak elektrisch zijn. Een regio waar veel leasebedrijven zijn gehuisvest kent dus relatief veel (elektrische) auto's.

In tools als de duurzaamheidsscore, de klimaatmonitordatabank, en 'waarstaatjegemeente' zijn veel cijfers relatief makkelijk te vinden op het niveau van de RMP-regio. Met gezond verstand kunnen regio's deze tools gebruiken in gesprek met alle stakeholders (in ieder geval Rijk, regio, gemeente en private partijen) waarbij men naast de cijfers ook het proces bespreekt. Het vormgeven van de regionale mobiliteitstransitie staat nog in de kinderschoenen. Wij denken dat het cruciaal is hier gezamenlijk aan te werken en kennis op te ontwikkelen.

Conclusie

Het is een grote opgave voor de mobiliteitssector om het Klimaatakkoord te doen slagen. Dit lukt alleen als de samenwerking tussen overheden wordt gezocht: de effecten van maatregelen kunnen elkaar namelijk versterken ze worden afgestemd op verschillende bestuurlijke niveaus. Verder is monitoring van de voortgang belangrijk, zodat het tijdig duidelijk is of je als regio of land op de goede weg bent. Het helpt als hierbij cijfers over huidige en toekomstige situatie per regio beschikbaar zijn.

Het doel van deze paper is dan ook om de volgende twee discussiepunten op te roepen:

- Wat is de verantwoordelijkheid van regionale overheden voor het behalen van de klimaatdoelen?
- Waar liggen de samenwerkingsmogelijkheden tussen de verschillende overheden?

Wij willen deze punten graag bespreken in een discussiesessie/presentatie van 30 minuten.

Verwijzingen

Drift, 2020. *Leercafé RMP*, sl: sn

European Commission, 2014. *Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council*, sl: sn

European Commission, 2018. *Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council*, sl: sn

Europese Commissie, 2019. *Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council*, sl: sn

Europese Raad, 2021. *Europese klimaatwet: Raad en Parlement bereiken voorlopig akkoord*.

[Online]

Available at: <https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2021/05/05/european-climate-law-council-and-parliament-reach-provisional-agreement/>

[Geopend 27 juni 2021].

Flevoland en Noord-Holland, 2021. *Regionaal Mobiliteitsprogramma: uitwerking van het Energie- en Klimaatakkoord*. sl, sn

MRDH, 2020. *Programma Duurzame Mobiliteit*. sl, sn

MRDH, 2021. *Regionaal maatregelenpakket*. [Online]

Available at: <https://mrdh.nl/regionaal-maatregelenpakket>

[Geopend 27 juni 2021].

Natuur & milieu; CROW, 2021. *Klimaatbeleid: De ambitie van de regio*, sl: sn

PBL, 2020. *Klimaat- en Energieverkenning 2020*, sl: sn

Rijksoverheid, 2019. *Klimaatakkoord*, sl: sn

Rijksoverheid, 2020. *Monitor Klimaatbeleid*, sl: sn

SER, 2013. *Energieakkoord*. sl, sn