WOON-WERK VERKEER

TRANSITIEPLAN

ONDERWEG NAAR EEN DUURZAAM 2050

Een verdere uitwerking van de Jonge Klimaatagenda 2.0

JONGE
KLIMAAT
BEWEGING

Maart 2021

OP WEG NAAR FLEXIBEL EN DUURZAAM WOON-WERKVERKEERBELEID



Hoe we de reis tussen huis en werk groener kunnen maken

SAMENVATTING

Om te zorgen dat onze planeet leefbaar blijft, moeten we onze leefstijl aanpassen. We moeten ons reisgedrag verduurzamen, zowel internationaal als in eigen land. Eén van de meest voorkomende reizen die we maken, is de dagelijkse reis van thuis naar werk. Dit noemen we woon-werkverkeer. Tijdens de coronacrisis hebben we een voorproefje gekregen van hoe duurzaam woon-werkverkeer eruit zou kunnen zien. Over 30 jaar moeten sommige van deze gewoontes normaal zijn geworden, zodat we samen minder broeikasgassen uitstoten. In 2050 werken we dan meer thuis, worden reistijden beter verspreid over de dag en kiezen we, als we moeten reizen, voor duurzame vervoersmiddelen.

In het huidige beleid voor ons woon-werkverkeer worden doelen gesteld die niet ambitieus genoeg zijn. Het beleid moet flexibeler en vanuit een duurzame visie worden vormgegeven. Dit is hét moment om de veranderingen, die we nu hebben gemaakt door de coronacrisis, vast te houden en te gebruiken als inspiratie voor hoe het voortaan moet.

Hoe ziet duurzaam woon-werkverkeer beleid eruit?

1. Bied werknemers een flexibel, duurzaam mobiliteitsbudget aan
Met een flexibel mobiliteitsbudget mogen werknemers zelf kiezen aan welk type vervoer zij hun reisvergoeding willen uitgeven, of dat nu de auto, de fiets of het openbaar vervoer is. Voor duurzame opties, zoals de fiets en het openbaar vervoer, krijgen werknemers een hoger bedrag.

2. Zorg dat werknemers kiezen voor de meest duurzame mobiliteitsvormen
De werkgevers moet ontmoedigen dat zijn werknemers met de auto naar werk komen. Dit kunnen zij doen door het gebruik van openbaar vervoer, elektrische fietsen en deelvervoer te stimuleren, bijvoorbeeld met Mobility as a Service.

3. Moedig actief aan dat werknemers flexibel werken en blijven thuiswerken, ook na de coronacrisis
Door vaker thuis te werken en op verschillende tijden (niet allemaal van 9:00 tot 17:00), wordt het minder druk op de weg en in het openbaar vervoer.

4. Bied een verhuisvergoeding aan voor (nieuwe) werknemers
Een verhuisvergoeding helpt mensen om dichterbij hun werk te gaan wonen. Dit zorgt ervoor dat zij een kortere reistijd hebben en minder kilometers hoeven te reizen.

5. Stel een landelijke strategie en evaluatie op voor het verduurzamen van woon-werkverkeer
Door een duidelijke, ambitieuze strategie worden doelen voor duurzamer woon-werkverkeer concreet en haalbaar gemaakt. Een duidelijk plan draagt bij aan het halen van de landelijke doelen voor het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen.

HOE WE DE REIS TUSSEN HUIS EN WERK GROENER KUNNEN MAKEN

Om het mobiliteitssysteem in 2050 volledig duurzaam in te richten, is het belangrijk om te kijken naar hoe we reizen tussen huis en werk. Uitstootvrij vervoer heeft in 2050 de (fossiele brandstof) auto vervangen als meest voorkomend vervoermiddel voor reizen die we iedere dag maken. Voor die reizen kiezen we actief voor duurzame vervoermiddelen, zoals openbaar vervoer (OV), elektrische auto's en deelvervoer. Bussen, trams, metro's en treinen vullen elkaar aan in een netwerk met veel snelle en passende aansluitingen. En als onze werkplek dichtbij huis ligt, pakken we de (elektrische) fiets. Werkgevers zorgen ervoor dat hun werknemers zoveel mogelijk duurzaam reizen. Bijvoorbeeld door het kopen en gebruiken van een (elektrische) fiets te vergoeden en een zakelijke OV-kaart aan te bieden.

Duurzaam woon-werkverkeer gaat niet alleen over hoe we naar werk reizen, maar ook over hoe vaak en wanneer we naar werk reizen. Door bijvoorbeeld regelmatig vanuit huis te werken, reizen we minder vaak en ver. Ook gaan we in 2050 bewust en slim om met zakenreizen. Daarmee bedoelen we (buitenlandse) reizen die werknemers maken voor bijvoorbeeld vergaderingen en conferenties. Internet en videobellen maken het mogelijk om digitaal te overleggen op afstand. In de zeldzame gevallen dat we toch in persoon willen afspreken, reizen we via een snel (internationaal) treinnetwerk naar een centraal gelegen punt. Alleen in uitzonderlijke gevallen gaan we nog met het vliegtuig.

Welke stappen worden nu al gezet om woon-werkverkeer te vergroenen?

In het nationale Klimaatakkoord van 2019 is een visie opgenomen over duurzamer reizen voor werk.[1] Om hierbij CO2-uitstoot te verminderen, zijn voor 2030 de doelen gesteld dat er acht miljard minder zakelijke (auto)kilometers worden gemaakt en dat minimaal duizend werkgevers de CO2-uitstoot van hun zakelijke reizen hebben gehalveerd. Vanaf 1 januari 2022 wordt er van werkgevers verwacht dat zij proberen om deze doelen te halen. Zij hebben dan tot 2026 de tijd om acties te ondernemen die leiden tot minder zakelijke kilometers, door meer gebruik van het OV of de fiets of meer schonere voertuigen. Ook worden werkgevers verplicht jaarlijks verslag uit te brengen over wat ze hebben gedaan. In 2026 worden alle verslagen, de gemaakte stappen en de behaalde CO2-reductie beoordeeld. Op basis van deze evaluatie kunnen voor een tweede periode van vier jaar (2026 tot en met 2029) de regels voor zakelijke mobiliteit worden bijgesteld. In 2030 hoeft pas het doel om duizend werkgevers te bereiken met deze doelen, gehaald te zijn.

Afb. 1: Wat staat er in het Klimaatakkoord over mobiliteit als doel voor 2030?

To do:

- ☐ 8 miljard minder zakelijke auto-kilometers
- ☐ Minimaal 1000 werkgevers zetten zich actief in om de CO_2 uitstoot van hun zakelijke reizen te halveren
- ☐ In een 4-jarig stappenplan wil de overheid het volgende bereiken (2022-2026):
- ☐ 1 Actief werken aan het bereiken van meer werkgevers
- ☐ 2 Zij hebben vervolgens 4 jaar de tijd om een plan te maken voor het verminderen van CO_2uitstoot en hun zakelijke reizen
- ☐ 3 Zij zijn verplicht hierover een jaarverslag te schrijven, zodat de voortgang gemonitord kan worden.
- ☐ 4 In 2026 wordt er gekeken hoe ver werkgevers zijn, of er nog extra doelen gesteld moeten worden en of er ook maatregelen nodig zijn voor woon-werkverkeer.

In het nationale Klimaatakkoord van 2019[2] is een visie opgenomen over duurzamer reizen voor werk (zie Afb 1). Wat opvalt aan de doelen in dit akkoord is dat het vooral gaat om één soort werkgerelateerd reizen: zakelijk verkeer. Er zijn geen doelen voor dagelijks woon-werkverkeer, terwijl we bij deze reizen ook CO2-uitstoot moeten en kunnen verminderen. Pas na de eerste evaluatie voor zakelijk verkeer in 2026 zal gekeken worden of woon-werkverkeer ook verduurzaamd moet worden en op wat voor manier. Daarnaast is de visie van jongeren, de werknemers en werkgevers van de toekomst, niet in de afspraken meegenomen. Om deze redenen vinden wij de afspraken

in het nationale Klimaatakkoord niet ambitieus genoeg om de klimaatdoelstellingen te halen.

Een initiatief dat verder kijkt dan alleen de verduurzaming van zakelijk reizen en dat ook doelen heeft om het woon-werkverkeer te verduurzamen, is de coalitie Anders Reizen.[3] Hierin zetten werkgevers samen de eerste stappen richting een nieuw woon-werkverkeerbeleid.[4] Dit doen zij bijvoorbeeld door middel van een gedragsverandering campagne voor werknemers, het aanmoedigen van flexibel werken en het invoeren van een mobiliteitsbudget. Inmiddels zijn bijna zeventig grote organisaties bij dit initiatief aangesloten, met de ambitie om de CO2-uitstoot van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer te halveren in 2030 (vergeleken met 2016).

Toch zijn er ook veel werkgevers die nog niet zijn aangesloten bij dit initiatief. Het woon-werkverkeerbeleid dat zij nu hebben is te veel gebaseerd op oude gewoontes. De leaseauto die rijdt op diesel of benzine is nog steeds de standaard. Maar 7,7% van alle zakelijke leaseauto's in Nederland in 2019 was elektrisch.[5] Voor werknemers wordt het niet gemakkelijk gemaakt om iets anders te kiezen: werkgevers bieden duurzame opties niet vanzelfsprekend aan. Werknemers krijgen vaak een standaard vaste kilometervergoeding en daarvoor maakt het niet uit met welk vervoermiddel zij naar hun werk gaan. Dat stimuleert niet om voor de duurzame opties zoals het OV te kiezen. Daarnaast stijgt de hoogte van deze vergoeding niet mee met de stijgende prijzen in het OV. Al deze onderdelen maken het moeilijker voor werknemers om te kiezen voor een duurzame reis.

Juist nu, door de coronacrisis, is er voor werkgevers en werknemers al veel veranderd. We werken meer thuis, reizen minder naar werk en misschien ook op een andere manier. De oude situatie, waarop de bestaande doelen uit het Klimaatakkoord zijn gebaseerd, is niet meer aan de orde. Daarom is het nu hét moment om het toekomstig beleid voor woon-werkverkeer duurzamer vorm te geven.

Hoe het ook anders kan

Het woon-werkverkeerbeleid moet flexibeler en meer vanuit een duurzame visie worden vormgegeven. De vaste regels die voor alle werknemers gelden, moeten veranderen in regels die goed passen bij iedere werknemer. Het beleid van werkgevers moet de keuze voor groene en duurzame opties (zoals de trein, fiets over deelvervoer) gemakkelijker maken dan de keuze voor de minder duurzame opties (zoals een leaseauto op benzine of diesel). Driekwart van de jongeren in ons panel vindt dat de werkgever verantwoordelijk is voor het woon-werkverkeerbeleid,[6] terwijl lang niet alle werkgevers hiermee bezig zijn. De (Rijks)overheid kan volgens hen de werkgevers wel overtuigen om met nieuw, duurzaam mobiliteitsbeleid aan de slag te gaan.

Maar wat vinden wij duurzaam woon-werkverkeerbeleid dan precies? Daarvoor doen wij hieronder vijf aanbevelingen die kunnen helpen het woon-werkverkeer te vergroenen. De overheid kan deze aanbevelingen overnemen en daarmee werkgevers ondersteunen in het verduurzamen van hun woon-werkverkeer.

1. Bied werknemers een flexibel mobiliteitsbudget aan

Om woon-werkverkeer te verduurzamen, is het belangrijk dat werknemers worden geholpen om met duurzame vervoermiddelen naar het werk te reizen. Werkgevers kunnen hun beleid snel vergroenen door de standaard reiskostenvergoedingen en leaseauto's te vervangen voor een flexibel mobiliteitsbudget. Met een flexibel mobiliteitsbudget krijgen werknemers iedere maand een bedrag dat ze vrij kunnen besteden aan vervoer dat ze zelf kiezen. Ze mogen daarbij zelf kiezen voor het vervoermiddel waar zij op die dag het meeste behoefte aan hebben. De ideale regeling voor woon-werkverkeer is voor 31% van de jongeren uit ons panel een reiskostenvergoeding voor gemaakte reizen. Voor 27% van de jongeren is dat een vaste maandelijkse vergoeding vrij te besteden aan vervoer.[7]

Bij een flexibel mobiliteitsbudget wordt een onderscheid gemaakt in groene en minder groene opties. De meest duurzame opties krijgen een hogere vergoeding dan minder duurzame opties. De meest duurzame opties zijn bijvoorbeeld het OV, de elektrische fiets, een deel-

vervoermiddel (zoals een deel-fiets, -auto, of -scooter), of wanneer werknemers carpoolen. Driekwart van de jongeren uit ons panel gaf ook aan dat zij het belangrijk vinden dat het vervoermiddel waarmee ze van en naar hun werk gaan niet milieubelastend is.[8] Werkgevers kunnen de hoogte van dat bedrag voor ieder vervoermiddel zelf bepalen. Werknemers mogen het deel van het mobiliteitsbudget dat ze niet gebruiken houden.

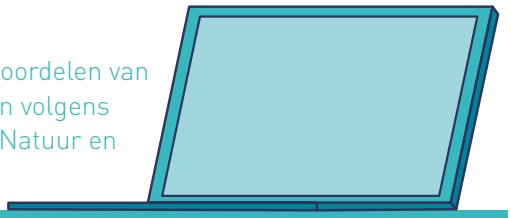
2. Zorg dat werknemers kiezen voor de meest duurzame mobiliteitsvormen

Tijdens een drukke ochtendspits is regelmatig te zien dat veel automobilisten alleen in de auto zitten, terwijl ze toch allemaal naar dezelfde plaats gaan. Daarom moet een onderdeel van nieuw beleid zijn dat werknemers zo min mogelijk reizen met individueel vervoer, wanneer dit ook gedeeld kan. Dit betekent dat werknemers zich zo veel mogelijk met het OV en deelvervoer verplaatsen. Van de jongeren in ons panel kiest 55% de (elektrische) fiets als vervoermiddel als het werk 0 tot 15 km van huis zou zijn. Als het werk meer dan 15 km van huis is, kiest 57% het openbaar vervoer als vervoermiddel.[9]

Nieuwe, slimme manieren van reizen met bijvoorbeeld Mobility as a Service (MaaS), maken het reizen met OV makkelijker en efficiënter. Zoals in ons eerdere transitieplan beschreven, zorgt MaaS namelijk voor slimme reisplanners en een OV-netwerk met veel verschillende soorten OV die perfect op elkaar aansluiten en zorgen voor een hoge bereikbaarheid.[10]

Als werknemers wel individueel naar werk willen komen, moeten ze dit kunnen doen met (elektrische) lease-fietsen. Met lease-fietsplannen kunnen werkgevers het voor werknemers gemakkelijker en goedkoper maken om met de (elektrische) fiets naar het werk te komen. Daarnaast levert deze vorm van reizen vele gezondheidsvoordelen op voor werknemers. Voor de helft van de jongeren in ons panel is het krijgen van voldoende beweging ook belangrijk in de keuze voor een vervoermiddel om van en naar het werk te gaan.[11]

Afb. 2: De voordelen van thuiswerken volgens onderzoek Natuur en Milieu[13]



- 3 miljard kilometer minder woon-werkverkeer
- 353.600 ton CO2-equivalenten per jaar worden minder uitgestoten
- Werknemers zijn productiever; de tijd die zij besteden aan reizen kunnen ze ergens anders aan besteden (78 miljoen uur reistijd)
- Minder stikstofuitstoot en schonere lucht
- Minder geluidsoverlast
- Minder verkeersongevallen

3. Moedig actief aan dat werknemers zoveel mogelijk thuis en flexibel werken, ook na de coronacrisis

Niet reizen is altijd duurzamer dan reizen. Ondanks dat de afgelopen jaren is geprobeerd om thuiswerken aan te moedigen, deden veel werkgevers dat liever niet. Ze wisten niet precies wat er zou gebeuren wanneer werknemers thuis aan de slag zouden gaan, omdat ze dit moeilijker konden controleren. Tijdens de coronacrisis zijn veel van de zorgen over productiviteit bij werkgevers weggenomen.[12] Voor Natuur & Milieu deed adviesbureau CE Delft onderzoek naar de maatschappelijke voordelen van thuiswerken. Hierin beschrijven ze een mogelijke situatie na de coronacrisis, waarbij 12% van de werkende mensen één of anderhalve dag meer thuiswerkt dan voor de coronacrisis. En dit heeft veel voordelen (zie Afb 2).[13]

Naast meer thuiswerken is ook flexibel werken een goede manier om woon-werkverkeer te verduurzamen. Dit betekent dat er iets verandert in hoe we over werken nadenken. Flexibel werken betekent niet alleen regelmatig thuis, maar ook op andere tijden werken. Deze regeling is vooral interessant bij traditionele kantoorbanen. Door vaker vroeg in de ochtend of in de avond te werken, in plaats van alleen van 9 tot 5, kunnen we de reizen van en naar werk beter verspreiden.

Hiermee verdelen we de drukte in het OV meer over de dag, waardoor het OV-netwerk meer reizigers kan vervoeren en reizen met het OV prettiger wordt.

Werkgevers en werknemers kunnen samen afspreken op welke dagen of tijdstippen ze flexibel werken. Volgens 45% van de jongeren in ons panel is twee dagen thuis en drie dagen op locatie werken de ideale verdeling bij een vijfdaagse werkweek. Ruim een kwart van de jongeren zegt drie dagen thuis en twee dagen op locatie werken ideaal te vinden.[14]

4. Bied een verhuisvergoeding aan voor (nieuwe) werknemers

Niet of minder reizen naar werk is niet voor iedereen een optie. Voor 11% van de jongeren in ons panel geldt dat ze voor het werk wat ze (gaan) doen in principe altijd op locatie moeten werken.[15] Werknemers in de transport, zorg, landbouw of dienstverlening kunnen nou eenmaal niet thuiswerken.

Een verhuisvergoeding is een bedrag dat werknemers kunnen aanvragen als zij besluiten te verhuizen om dichter bij werk te wonen. Deze vergoeding kan nieuwe werknemers aansporen dichter bij hun werk te gaan wonen, waar dat ook mag zijn. Zo wordt hun reistijd korter en hoeven ze minder kilometers te reizen. Zeker jongeren zijn flexibel in waar ze willen of kunnen wonen. Werkgevers kunnen de hoogte van de vergoeding zelf vaststellen.

5. Stel een landelijke strategie en evaluatie op voor het verduurzamen van woon-werkverkeer

Zoals de jongeren uit het Jonge Klimaatpanel aangeven, heeft de (Rijks)overheid een belangrijke rol in het overtuigen van werkgevers om met nieuw, duurzaam mobiliteitsbeleid aan de slag te gaan. Omdat het nationale Klimaatakkoord geen doelen heeft voor het verduurzamen van woon-werkverkeer is er een aanvullende landelijke strategie nodig. Dit kan door door de coalitie Anders Reizen meer autoriteit te geven. Het initiatief zou daarmee kunnen uitbreiden naar meer werkgevers en nationale bindende doelen stellen voor de aangesloten partijen en deze controleren. Hierdoor worden de doelen voor duurzaam woon-werkverkeer concreet en haalbaar gemaakt, zonder dat de overheid een nieuw coalitie hoeft op te richten.

Daarnaast vinden wij dat de doelen voor het zakelijk werkverkeer, zoals deze in het Klimaatakkoord staan, ambitieuzer moeten worden. Zoals het Klimaatakkoord het nu omschrijft, moeten er in 2030 pas duizend werkgevers zich hebben aangesloten bij de doelen. Terwijl zij dan ook al hun uitstoot gehalveerd moeten hebben. Dit is niet haalbaar. Ook stelt het Klimaatakkoord dat ze hopen op minimaal 25 procent minder CO_2 uitstoot met deze doelen. Dit is niet in lijn met het landelijke doel om in 2030 55 procent minder CO_2 uit te stoten. Zakelijk verkeer zou ook bij moeten dragen aan dit landelijke doel en daarom is het noodzakelijk om de doelen binnen het Klimaatakkoord aan te passen, zodat ook het halveren van de zakelijke kilometers een haalbaar streven wordt.

Conclusie

Nu is hét moment voor werkgevers om het woon-werkverkeerbeleid op een nieuwe, duurzame manier vorm te geven. Afgelopen jaar heeft de coronacrisis laten zien dat we op een andere manier kunnen werken en dat het woon-werkverkeerbeleid anders kan. Om een stap te zetten richting dit nieuwe woon-werkverkeerbeleid kunnen werkgevers een aantal veranderingen doorvoeren. Werkgevers kunnen werknemers een flexibel mobiliteitsbudget en een verhuisvergoeding aanbieden. Ze kunnen werknemers aanmoedigen gebruik te maken van duurzame mobiliteitsvormen en individueel vervoer ontmoedigen. Ook kunnen ze werknemers aanmoedigen om zoveel mogelijk flexibel (thuis en op andere tijden) te werken. Tenslotte adviseren wij de overheid om een landelijke strategie en evaluatie op te stellen voor het verduurzamen van het woon-werkverkeer.

Wij, als jongeren, zien de coronacrisis als kans voor grote, duurzame veranderingen. Op dit moment staan we op een kruispunt en het is belangrijk om de juiste afslag te nemen. Laten we de lange files tijdens de ochtend- en avondspits vaarwel zeggen en na deze crisis inzetten op een situatie met een nieuw, groen en gezond woon-werkverkeer beleid.

TOELICHTING & BRONNEN

Voor duurzaamheid gebruiken wij de definitie van Brundtland uit 1978 vanuit de gelijknamige VN-commissie: ''Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen.''

*In de tekst wordt soms verwezen naar resultaten uit ons **Jonge Klimaatpanel**. Het Jonge Klimaatpanel is (online) panel waar alle jongeren van 18 tot 32 jaar zich voor aan kunnen melden om mee te denken over een duurzame toekomst. In augustus 2020 bestaat het panel uit ongeveer 1150 jongeren die maandelijks feedback kunnen geven. Het panel bestaat vooral - maar niet uitsluitend - uit jongeren uit onze achterban. Het laten groeien en verbreden van dit panel is een van de doelstellingen voor de komende 2 jaar. De eerste vragenlijst is in april 2020 verzonden.*

1 Rijksoverheid. (2019). Klimaatakkoord. https://www.klimaatakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord

2 Rijksoverheid. (2019). Klimaatakkoord. https://www.klimaatakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord

3 Anders Reizen. (2021, 8 februari). Anders Reizen. https://www.andersreizen.nu/

4 Met woon-werkverkeerbeleid bedoelen we o.a. een reiskostenvergoeding of een vergoeding van het treinabonnement, een thuiswerkvergoeding of een leaseauto of -fiets van je werk

5 Nederlandse autoleasesector groeit onverminderd door. (2020, 14 februari). VNA. https://www.vna-lease.nl/nieuws/iedereen/nederlandse-autoleasesector-groeit-onverminderd-door

6 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

7 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

8 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

9 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

10 De Graaff, C. (2020, 21 december). Transitieplan Mobiliteit - Een uitstootvrij mobiliteitssysteem in 2050. Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/transitieplannen/transitieplan-mobiliteit-van-grijs-en-groen-naar-groen-en-blauw/

11 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

12 Aalberts J., Leestemaker, L. & Schroten, A. (2020) Update onderzoek economische effecten het Nieuwe Werken. Verkregen op 21 februari 2021 op https://www.ce.nl/publicaties/2491/effecten-thuiswerken

13 Aalberts J., Leestemaker, L. & Schroten, A. (2020) Update onderzoek economische effecten het Nieuwe Werken. Verkregen op 21 februari 2021 op https://www.ce.nl/publicaties/2491/effecten-thuiswerken

14 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

15 Uitslagen Jonge Klimaatpanel januari bekend! (2021, 8 maart). Jonge Klimaatbeweging. https://www.jongeklimaatbeweging.nl/actueel/uitslagen-jonge-klimaatpanel-januari-bekend/

BETROKKEN PARTIJEN

De volgende jongerenorganisaties hebben de JKA 2.0 ondertekend. Middels online enquêtes en de Klimaatdialoog in mei 2020 zijn deze organisaties betrokken geweest bij de totstandkoming van deze plannen.

SAMENWERKINGSPARTNERS JKB



COLOFON

Dit is een uitgave van:

Jonge Klimaatbeweging
Oudegracht 60
3511 AS Utrecht
info@jongeklimaatbeweging.nl
jongeklimaatbeweging.nl

Tekst:

Melanie Klösters (Themamanager Voeding)
Jorinde Westra (Themamanager Gezondheid)
Charlotte de Graaff (Themamanager Mobiliteit)

Coördinatie & eindredactie:

Lisabelle Busscher (Voorzitter Werkgroep JKA)
Aniek Moonen (Bestuurslid Jonge Klimaatagenda)

Vormgeving:

Eva van Genuchten

Deze uitgave is gedrukt op FSC papier. Tevens zijn er bomen gepland ter compensatie.

