



Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Adviesrapport verduurzaming van het mobiele erfgoed: leren van een pilotbijeenkomst

'Gedragsinzichten en aanbevelingen voor het stimuleren van
duurzaamheid binnen varend erfgoed'

Datum	14 mei 2025
Status	Definitief

Colofon

Projectnaam	'Gedragsinzichten en aanbevelingen voor het stimuleren van duurzaamheid binnen varend erfgoed'
Contactpersoon	C.B. van Bendegem T +31646849165 c.b.vanbendegem@minocw.nl Rijnstraat 50 Den Haag Postbus 16375 2500 BJ Den Haag
Auteur	Chris van Bendegem

Samenvatting

De verduurzaming van de mobiliteit is een belangrijk onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Ook de sector mobiel erfgoed – zoals historische auto's, treinen, schepen en vliegtuigen – zal hieraan een bijdrage moeten leveren. Dit gaat echter gepaard met specifieke en complexe uitdagingen. Een belangrijk knelpunt ligt op termijn in de verkrijgbaarheid en prijs van fossiele brandstoffen, waar een deel van de sector sterk van afhankelijk is. Voor het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) is het verduurzamen van het mobiel erfgoed dan ook een aandachtspunt.

Binnen het mobiel erfgoed is in dit onderzoek met name gekeken naar eigenaren van varend erfgoed met een dieselmotor. Veel van deze vaartuigen gebruiken fossiele brandstoffen zoals diesel of GTL, terwijl HVO (hydrotreated vegetable oil) een haalbaar en milieuvriendelijk alternatief is. HVO is een synthetische dieselvervanger die tot 90% CO₂-reductie kan opleveren. Toch blijft de overstap naar HVO in veel gevallen nog uit.

Er is onderzocht welke gedragsinterventies mogelijk zijn en ingezet kunnen worden om de overstap naar HVO te bevorderen bij eigenaren van varend erfgoed. Het onderzoek bestond uit een literatuurstudie en interviews met eigenaren. Hieruit kwamen vier belangrijke gedragsfactoren naar voren: kennis over HVO, de rol van sociale invloed, de kosten van HVO ten opzichte van reguliere (fossiele) diesel, en de beperkte beschikbaarheid van HVO bij tankstations en havens. Deze factoren vormen belangrijke drempels voor verduurzaming.

Op basis van deze inzichten en in afstemming met de sector is een pilotbijeenkomst ontwikkeld waarin eigenaren van varend erfgoed met elkaar in gesprek gingen over hun ervaringen, twijfels en vragen rondom HVO. Deze sessie, begeleid door een onafhankelijke gespreksleider, bracht zowel HVO-gebruikers als niet-gebruikers bij elkaar. Deelnemers wisselden ervaringen en praktische informatie uit over onder andere kosten, techniek en verkrijgbaarheid. De informele, gelijkwaardige setting zorgde ervoor dat zorgen openlijk gedeeld konden worden, wat het vertrouwen vergrootte.

De resultaten van de pilot zijn positief. Na de bijeenkomst bleken deelnemers beter geïnformeerd, positiever over HVO, en meer gemotiveerd om over te stappen. Niet-gebruikers beantwoordden achteraf een veel groter deel van de kennisvragen correct, en hun intentie om op HVO te gaan varen nam duidelijk toe. Ervaringsverhalen van rolmodellen bleken een krachtige motivator. Ook gebruikers van HVO gaven aan na de sessie actief hun ervaringen te willen delen met anderen in hun netwerk, wat de kans op verdere verspreiding vergroot.

De aanpak heeft potentie om breder ingezet te worden. Niet alleen binnen andere delen van het mobiele erfgoed, zoals oldtimers, bussen of klassieke vliegtuigen, maar ook bij andere duurzame gedragingen zoals onderhoud met milieuvriendelijke producten en materialen of het verminderen van afval. Cruciaal is dat bijeenkomsten worden afgestemd op de specifieke doelgroep en het thema, zodat deelnemers zich herkennen in de context en zich vrij voelen om hun vragen en zorgen te delen.

De pilot laat zien dat kleinschalige groepsgesprekken, waarin kennisdeling en sociale beïnvloeding centraal staan, effectief kunnen zijn om gedragsverandering te stimuleren. De aanpak is laagdrempelig, relatief goedkoop en goed te organiseren.

op bestaande evenementen. Voor OCW en andere betrokken partijen biedt dit een kansrijke strategie om verduurzaming binnen het mobiele erfgoed te versnellen.

Inhoud

Samenvatting	3
1. Aanleiding	6
2. Achtergrond en doelgroep.....	6
3. Onderzoeksaanpak	7
4. Interventieontwerp en uitvoering.....	8
5. Resultaten	8
6. Transfer naar andere contexten of doelgroepen	9
7. Conclusie.....	10
Bibliografie	12

1. Aanleiding

De verduurzaming van mobiliteit vormt een centrale opgave binnen het Nederlandse klimaatbeleid. De mobiliteitssector is in Nederland verantwoordelijk voor ongeveer 18% van de totale uitstoot van broeikasgassen (PBL, 2024). De verduurzaming van mobiliteit vindt plaats langs een aantal thematische lijnen. Voor het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) is hierbij de verduurzaming van het mobiele erfgoed van belang. Oude auto's, treinen, schepen en vliegtuigen zijn nu nog veelal afhankelijk van fossiele brandstoffen. Denk bijvoorbeeld aan de stoomtreinen op de museumspoorlijnen, oldtimers die in clubverband bij elkaar komen en de stoomboot van Sinterklaas.

De sector is relatief klein, maar kent specifieke en complexe verduurzamingsuitdagingen. Bij verduurzaming van de mobiliteit ligt de focus vaak op elektrificatie, maar dat is voor mobiel erfgoed meestal niet haalbaar of wenselijk. De cultuurhistorische waarde zijn nauw verbonden met het gebruik van originele techniek, zoals historische motoren. Ingrijpende aanpassingen kunnen deze waarden aantasten. Verduurzaming vraagt daarom om maatwerk, zoals het zoeken naar alternatieve brandstoffen die compatibel zijn met oude motoren, het beperken van emissies zonder verlies van authenticiteit. In 2023 stelde de sector een 'Verklaring Duurzaamheid' op, waarin onder meer wordt ingezet op alternatieve brandstoffen (MCN, 2022), als bijdrage aan de klimaatdoelen mét behoud van erfgoedwaarden.

Hoewel ontwikkeling van alternatieve brandstoffen belangrijk is, wordt de effectiviteit ervan in hoge mate bepaald door gedrag. Welke keuzes maken eigenaren? Hoe wegen zij kosten, beschikbaarheid, ervaringen van anderen of technische risico's? En wat zijn de motieven of zorgen die maken dat men wel of juist niet overstapt op een schonere brandstof? Daarom is in dit onderzoek gekozen voor een gedragswetenschappelijke benadering. Als casus is specifiek gekeken naar de deelsector water, en meer in het bijzonder naar eigenaren van varende erfgoed met een dieselmotor die zijn aangesloten bij de Federatie Varende Erfgoed Nederland (FVEN). De onderzoeksvraag luidt:

Op welke manier kan OCW eigenaren van varende erfgoed met een dieselmotor, die lid zijn van de Federatie Varende Erfgoed Nederland (FVEN), aanzetten tot het varen op HVO in plaats van diesel of GTL?

Het onderzoek is uitgevoerd op verzoek van het ministerie van OCW, binnen het programma Klimaat en Energie, en vormt tevens de afstudeeropdracht van de master Klimaatpsychologie en Gedrag. OCW wil graag weten hoe het gebruik van alternatieve brandstoffen gestimuleerd kan worden. Dit rapport presenteert aanbevelingen voor een doorwerking van de pilotinterventie die in dit kader is uitgevoerd. Daarnaast wordt gereflecteerd op de mogelijke overdraagbaarheid van de inzichten naar andere deelsectoren binnen het mobiele erfgoed, evenals naar andere duurzame gedragingen.

2. Achtergrond en doelgroep

Het mobiel erfgoed is onder te verdelen in vier sectoren, waarvan de sector weg de grootste is met ruim 921.370 voertuigen, gevolgd door de sector water met 5.880 vaartuigen, de sector rail met 2.110 railvoertuigen en tenslotte de sector lucht met 1.000 vliegtuigen (Erfgoedbalans, 2017). Gezamenlijk wordt deze sector aangeduid als mobiel erfgoed vanwege hun cultuurhistorische waarde. Deze voertuigen

bevinden zich grotendeels in particulier bezit of bij stichtingen. Ook musea zoals het Spoorwegmuseum, Louwman Museum, DAF Museum, Maritieme Musea, Aviodrome en het Nationaal Militair Museum beheren mobiel erfgoed. De sector wordt daarnaast gedragen door een grote groep vrijwilligers, hobbyisten (zoals sleutelaars) en gespecialiseerde marktpartijen.

De doelgroep van dit onderzoek betreft eigenaren van varend erfgoed met een dieselmotor, een diverse groep die zowel professioneel als recreatief actief is. Professioneel gebruik betreft voornamelijk toeristische activiteiten, zoals rondvaarten, maritieme evenementen of charterdiensten. Vrachtovervoer is meestal niet langer van toepassing binnen deze groep. Veel eigenaren maken momenteel gebruik van fossiele brandstoffen zoals diesel of GTL. Binnen de varend erfgoed-sector bestaan al diverse initiatieven die zich richten op verduurzaming, bijvoorbeeld via het Platform Duurzaam Varend Erfgoed.

De overstap naar HVO (hydrotreated vegetable oil) is voor veel van deze vaartuigen een reëel en technisch haalbaar alternatief. HVO is een synthetisch geproduceerde dieselvervanger op basis van afvalstromen (zoals gebruikte frituurolie) en biedt een CO₂-reductie tot wel 90% ten opzichte van conventionele (fossiele) diesel, mits correct geproduceerd (TNO, 2017). Het brandstofverbruik blijft gelijk, en de overstap vereist in veel gevallen geen aanpassing van de motor. Toch varen de meeste eigenaren van varend erfgoed op conventionele diesel. Juist daarom is het relevant om in te zoomen op de gedragsfactoren die hierbij een rol spelen.

3. Onderzoeksaanpak

Om zicht te krijgen in de motieven, drempels en kansen rondom de overstap naar HVO is gekozen voor een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethoden. Zo is er literatuuronderzoek gedaan en zijn er tien diepte-interviews afgenomen met zowel HVO-gebruikers als diesel- of GTL-gebruikers. Deze gesprekken gaven inzicht in de praktische overwegingen, overtuigingen, emoties en sociale invloeden die meespelen in de dagelijkse keuzes van erfgoedbeheerders.

Uit de analyse van de interviews en de literatuur kwamen vier bepalende gedragsfactoren naar voren:

1. Kennis – Kennis blijkt een belangrijke factor bij eigenaren van varend erfgoed: waar HVO verkrijgbaar is, de CO₂-voordelen, technische toepasbaarheid en prijs. Dit gebrek aan informatie vormt een directe barrière voor gedragsverandering.
2. Sociale invloed – Binnen de varend erfgoedsector bestaan sterke sociale netwerken waarin eigenaren elkaar informeren en motiveren. Interviews tonen aan dat ervaringen van mede-eigenaren anderen kunnen aanzetten tot de overstap op HVO. Door in te zetten op ervaringsdeling binnen deze netwerken kan duurzame gedragsverandering worden gestimuleerd.
3. Kosten – De hogere prijs van HVO (circa 20% duurder dan diesel) vormt een financiële drempel.
4. Beschikbaarheid – De beperkte beschikbaarheid van HVO bij bunkerlocaties en havens belemmert het gebruik ervan. Voor veel eigenaren is bereikbaarheid van de brandstof essentieel bij het maken van een overstap. Verbeterde beschikbaarheid op relevante locaties kan het gebruik van HVO stimuleren.

Opvallend is dat uit een enquête, afgenomen bij leden van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) blijkt dat 99% van de HVO-gebruikers aangaf positief te staan tegenover het gebruik van deze brandstof (FVEN, 2023). Bij het gebruik van

HVO zijn er enkele aandachtspunten. Zo kunnen rubberen pakkingen gaan lekken als deze niet bestand zijn tegen HVO; dit is te voorkomen door deze te vervangen door viton of andere geschikte materialen.

4. Interventieontwerp en uitvoering

Op basis van deze gedragsinzichten is een pilotinterventie ontworpen met als doel kennis te vergroten en sociale invloed te benutten van eigenaren van varend erfgoed die al op HVO varen. De interventie bestond uit een fysieke bijeenkomst waarin eigenaren van varend erfgoed met elkaar in gesprek gingen over hun ervaringen, twijfels en vragen met betrekking tot HVO.

De interventie is ontworpen in samenwerking met relevante stakeholders, waaronder de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), het Platform Duurzaam Varend Erfgoed en verschillende behoudsorganisaties. Door deze samenwerking sluit de interventie goed aan bij de behoeften en belevingswereld van de doelgroep.

De bijeenkomst werd gehouden in Amersfoort bij de RCE en begeleid door een onafhankelijke gespreksleider. 9 deelnemers sloten aan. Sommigen voeren al op HVO, anderen waren nieuwsgierig maar nog niet overtuigd. Deze mix bleek waardevol. De ervaringsverhalen van rolmodellen die al op HVO varen gaven anderen het vertrouwen dat overstappen haalbaar is. Vragen over toepasbaarheid, kosten of tanklocaties konden direct worden beantwoord.

Wat vooral opviel was de kracht van de gelijkwaardige setting. In tegenstelling tot een formele voorlichtingsbijeenkomst, voelde deze interventie als een gesprek onder vakgenoten. Dat zorgde ervoor dat twijfels openlijk en zonder oordeel gedeeld konden worden. Vooraf en achteraf werd een vragenlijst afgenomen, waarmee veranderingen in houding en intentie konden worden gemeten.

5. Resultaten

De pilotbijeenkomst liet zien dat een gesprek tussen eigenaren van varend erfgoed een verschil kan maken. Deelnemers gaven na afloop aan meer te weten over HVO, positiever te zijn over het gebruik ervan en gemotiveerder om zelf de overstap te maken. Na de bijeenkomst voelden zij zich duidelijk beter geïnformeerd: deelnemers die nog niet op HVO varen, beantwoordden achteraf gemiddeld 3,6 van de 4 kennisvragen correct, tegenover 3,0 van de 4 vóór de sessie.

Ook de houding werd iets positiever: de gemiddelde score nam toe van 4,25 naar 4,5 (op een schaal van 1–5). Bij de subgroep niet-gebruikers steeg deze van 4,0 naar 4,2. Vooral ervaringsverhalen van andere deelnemers hielpen twijfels wegnemen en vertrouwen opbouwen.

De intentie om over te stappen op HVO ging eveneens omhoog, van gemiddeld 3,6 naar 3,8. De bijeenkomst werd door de deelnemers gewaardeerd als zeer informatief, met een gemiddelde score van 4,4 op 5. Soms kwamen er diepgaande technische discussies op, die deelnemers juist in twijfel kunnen brengen.

Er ontstond een veilige setting waarin ook twijfels en zorgen besproken konden worden. De deelnemers wisselden na afloop contactgegevens uit om in contact te blijven.

Een opvallend effect was de rol van sociale invloed. De deelnemers die al op HVO voeren, deelden actief hun ervaringen en waren na afloop gemotiveerd om anderen binnen hun netwerk te overtuigen. Deze groep nam dus niet alleen extra kennis mee naar huis, maar ook een sterke drive om die kennis te verspreiden. Door positieve ervaringen te delen binnen een gelijkwaardige setting ontstaat een sociale norm waarin het gebruik van HVO als vanzelfsprekender wordt gezien. Deze bevinding sluit aan bij wetenschappelijke inzichten waaruit blijkt dat herkenbare rolmodellen een belangrijke aanjager zijn van gedragsverandering, vooral bij nieuw of onzeker gedrag (Bandura, 2001).

Kortom: de interventie had duidelijk effect op kennis, houding en motivatie. Deelnemers kwamen beter geïnformeerd, positiever en met meer handelingsperspectief uit de sessie – mede dankzij de kracht van peer-to-peer uitwisseling. Hoewel het hier om een kleine pilot gaat, biedt deze aanpak waardevolle inzichten in hoe gedragsverandering in een erfgoedcontext tot stand kan komen.

6. Transfer naar andere contexten of doelgroepen

De gekozen aanpak is niet beperkt tot de varend erfgoed-sector. Ook in andere contexten geldt dat gedrag vaak pas verandert als mensen over de juiste kennis beschikken, gemotiveerd zijn én de gelegenheid hebben om het gedrag uit te voeren. Dit wordt onderbouwd door het COM-B-model (Michie et al., 2011), dat gedragsverandering verklaart aan de hand van drie elementen: capability, opportunity en motivation. Voor veel doelgroepen binnen het mobiele erfgoed spelen vergelijkbare knelpunten op deze drie vlakken, wat deze aanpak ook daar kansrijk maakt.

Daarnaast is deze aanpak ook mogelijk bij erfgoed buiten het mobiele domein. Denk aan vaste dieselmotoren of aggregaten in bijvoorbeeld het industrieel erfgoed of bij landbouwwerktuigen. Ook daar kunnen bijeenkomsten met eigenaren en gebruikers een geschikte manier zijn om kennis te delen, motivatie te versterken en gezamenlijk op zoek te gaan naar duurzame oplossingen.

Een belangrijk kenmerk van eigenaren van mobiel erfgoed is dat veel eigenaren sterke persoonlijke en emotionele betrokkenheid bij het object hebben. Eigenaren zien hun voertuig of vaartuig niet alleen als bezit, maar ook als cultureel waardevol erfgoed dat behouden moet blijven voor volgende generaties. Ze maken keuzes niet uitsluitend op basis van functionaliteit of kosten, maar ook vanuit de wens om authentiek en verantwoord te handelen. Daarbij voelen zij vaak een zekere maatschappelijke verantwoordelijkheid. Door duurzamere keuzes te maken, dragen zij bij aan een sociale verandering richting een toekomstbestendige omgang met erfgoed. Dit geeft hun gedrag een symbolische waarde: het laat zien dat behoud van erfgoed en verduurzaming samen kunnen gaan.

Ook in andere deelsectoren – zoals weg (oldtimers, bussen, klassieke tractoren), rail (museumlijnen) en luchtvaart (klassieke vliegtuigen) – zien we vergelijkbare motivaties en netwerken. In al deze sectoren is er sprake van hechte gemeenschappen die actief kennis en ervaringen met elkaar delen. Dit maakt sociale beïnvloeding binnen deze netwerken een krachtig instrument. Door gebruik te maken van peer-to-peer uitwisseling binnen vertrouwde settings, kunnen twijfels worden weggenomen en positieve gedragingen genormaliseerd worden. Wat daarbij

essentieel is, is dat de interventie wordt afgestemd op de taal, waarden en zorgen van de specifieke groep.

Bij brandstofkeuzes zijn met name de volgende aspecten van belang:

- Technische toepasbaarheid: Is het alternatief zonder aanpassingen bruikbaar?
- Kosten: Kan men het zich veroorloven om over te stappen?
- Beschikbaarheid: Is het product eenvoudig toegankelijk?
- Vertrouwen: Zijn er betrouwbare ervaringsverhalen uit de eigen kring?

Voor voertuigen op de weg – zoals oldtimers, bussen of klassieke tractoren – is HVO technisch gezien vaak een bruikbaar alternatief. Hier kan een vergelijkbare benadering worden gekozen, bijvoorbeeld in de vorm van bijeenkomsten binnen oldtimerclubs of tijdens evenementen.

Voor voertuigen met benzinemotoren, zoals brommers of klassieke sportwagens, liggen de opties anders. Daar worden inmiddels synthetische, CO₂-neutrale e-fuels ontwikkeld, maar de beschikbaarheid is nog laag. Hier is vooral behoefte aan technische experimenteer ruimte.

Voor de rail- en luchtvaartsector zijn de uitdagingen nog complexer. Stoomtreinen of kolengestookte schepen kennen nog geen realistisch alternatief dat cultureel en technisch acceptabel is. In de luchtvaart is verduurzaming deels mogelijk via Sustainable Aviation Fuel (SAF), maar regelgeving en technische eisen maken implementatie lastig.

Tot slot is het goed denkbaar om de gekozen aanpak – een kleinschalige groepsbijeenkomst waarin eigenaren elkaar informeren en motiveren – ook in te zetten voor andere duurzame gedragingen binnen het mobiel erfgoed. Denk aan het stimuleren van onderhoud met milieuvriendelijke producten, het terugdringen van afval, het verbeteren van waterkwaliteit, het gebruik van zonnepanelen, duurzame stalling of het bevorderen van milieubewust vaar-, rij- of vlieggedrag.

De kracht van de aanpak zit in de uitwisseling tussen ervaringsdeskundigen. In een vertrouwde setting kunnen deelnemers praktische tips delen, vragen stellen en samen oplossingen zoeken voor lastige kwesties. Ook bij andere onderwerpen zijn er vaak misverstanden, onbekendheid of zorgen die mensen ervan weerhouden duurzame keuzes te maken. Juist dan helpt het om van elkaar te horen hoe iets in de praktijk werkt, wat het oplevert, en hoe je obstakels kunt overwinnen.

Daarbij is het wel essentieel dat de invulling van zo'n sessie goed wordt afgestemd op het thema en de doelgroep. Wat werkt voor eigenaren van historische schepen hoeft niet één-op-één te werken voor liefhebbers van klassieke auto's of vrijwilligers bij een museumlijn. Elke groep heeft zijn eigen taal, vragen en zorgen. Maar zolang er wordt aangesloten bij de leefwereld van de deelnemers, en er ruimte is voor open uitwisseling, is de kans groot dat het groepsgepraak ook bij andere duurzaamheidsthema's werkt.

7. Conclusie

Inzet op de gedragsfactoren – kennis, sociale invloed, prijs en beschikbaarheid – stimuleert verduurzaming in de mobiel erfgoedsector. Deze bijeenkomst speelt vooral in op de factoren kennis en sociale invloed.

Deze pilot laat zien dat een goed ontworpen groepsgepraak kan bijdragen aan meer kennis, een positievere houding en grotere intentie om over te stappen op HVO.

Tegelijkertijd bleken deelnemers die al op HVO voeren na afloop gemotiveerd te zijn om hun ervaringen actief te delen met anderen binnen hun netwerk. Een versterkend effect dat ook buiten de bijeenkomst doorwerkt. De setting, waarin ervaringsverhalen centraal stonden, bleek goed te werken. Een onafhankelijke gespreksleider bleek essentieel om het gesprek in goede banen te leiden en ruimte te geven aan alle perspectieven.

Hoewel de steekproefomvang beperkt is, levert het onderzoek waardevolle aanwijzingen op voor verdere opschaling en verbreding. De aanpak is eenvoudig te organiseren, relatief goedkoop en goed aanpasbaar aan andere thema's en doelgroepen binnen het mobiele erfgoed. Dit maakt het tot een kansrijke strategie voor bijvoorbeeld OCW, gemeenten of sectorpartijen zelf die verduurzaming binnen het mobiel erfgoed willen aanjagen.

De uitvoering van deze interventie kan het best worden belegd bij partijen die goed zijn ingebed in de sector. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), die ook de pilot organiseerde, is goed gepositioneerd om hierin een rol te vervullen. Ook behoudsorganisaties, de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en het Platform Duurzaam Varend Erfgoed kunnen deze rol op zich nemen.

Het verdient aanbeveling om dit type bijeenkomsten vaker te organiseren. Door ze te koppelen aan bestaande evenementen binnen de mobiel erfgoedsector, waar de eigenaren toch al aanwezig zijn, kan het bereik en effect vergroot worden. De invulling van de bijeenkomst kan daarbij worden aangepast aan de specifieke sector of het gewenste doelgedrag.

Bibliografie

Bandura, A. (2001). Social cognitive theory of mass communication. *Media Psychology*, 3(3), 265–299. https://doi.org/10.1207/S1532785XMEP0303_03

Erfgoedbalans. (2017). Erfgoedbalans 2017: Staat van het cultureel erfgoed in Nederland. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. <https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2017/01/01/erfgoedbalans-2017>

FVEN. (2023). Enquete brandstofgebruik en emissies. Federatie Varend Erfgoed Nederland. <https://www.fven.nl/wp-content/uploads/2023/03/2022-11-02-Definitieve-resultaten-eerste-enquete-brandstofgebruik-en-emissies.pdf>

MCN. (2022) Verklaring Duurzaamheid. Stichting Mobiele Collectie Nederland. https://www.mobiel-erfgoed.nl/docs/1674899637_MCN_verklaring_duurzaamheid.pdf

Michie, S., van Stralen, M. M., & West, R. (2011). The behaviour change wheel: A new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implementation Science*, 6(42). <https://doi.org/10.1186/1748-5908-6-42>

PBL. (2024). Klimaat- en Energieverkenning 2024. Planbureau voor de Leefomgeving. <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2024>

TNO. (2017). Onderscheidende kenmerken van brandstoftypen als alternatief voor diesel. TNO-rapport R10865. <https://publications.tno.nl/publication/34625051/Tw0iOi/TNO-2017-R10847.pdf>