

## **Kabinetsappreciatie sectortafel Mobiliteit**

De mobiliteitstafel heeft een brede visie neergelegd op het mobiliteitssysteem, waarin mobiliteit als een integraal systeem wordt neergezet en waarbij CO<sub>2</sub>-uitstoot direct verbonden is aan andere opgaven als: bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en toegankelijkheid.

### **Belangrijkste adviezen PBL**

De indicatieve reductieopgave voor 2030 die door de mobiliteitstafel ingevuld moet worden, bedraagt 7,3 Mton. Het PBL heeft het maatregelenpakket doorgerekend en stelt dat de 7,3 Mton gehaald kan worden. Het PBL geeft onder andere aan dat het streven uit het regeerakkoord om vanaf 2030 nul-emissie nieuwverkoop te realiseren een belangrijk onderdeel is van het reductiepakket. Dit zal moeten worden aangevuld met andere maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van hernieuwbare brandstoffen. Voor de overgang naar een meer duurzaam mobiliteitssysteem is breed draagvlak nodig. Structureel oog voor het perspectief vanuit de gebruiker is cruciaal. Aanpassingen van het mobiliteitsgedrag kunnen kosteneffectieve stappen zijn, en leveren tevens een bijdrage aan andere aspecten als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Die ontwikkelingen moeten ook de basis leggen voor de transitie naar 2050. De maatregelen die kunnen worden genomen, zijn ook afhankelijk van EU-beleid en andere internationale normering.

### **Kabinetsappreciatie**

Onder de hoofdlijn vallen veel maatregelen. Om nu focus aan te brengen wil het kabinet samen met de betrokken partijen concreet aan de slag met een viertal thema's om de 7,3 Mton reductie te halen en tegelijkertijd de transitie voor de lange termijn in gang te zetten:

1. Elektrificatie personenauto's;
2. Verduurzamen logistiek;
3. Hernieuwbare energiedragers;
4. Verduurzamen zakelijke personenmobiliteit (inclusief fiets en OV).

Daarnaast zal speciale aandacht uitgaan naar het potentieel voor CO<sub>2</sub>-reductie ten aanzien van de nationale impact van de (inter-)nationale lucht- en zeevaart en het lange termijn perspectief. Het kabinet wil per thema toewerken naar een concreet product/eindresultaat, waarin een maatregelenpakket is verwerkt (incl. een plan voor monitoring en herijking) en eigenaarschap is toegekend. Hieronder wordt per thema aangegeven hoe het kabinet dit wil realiseren.

#### **1. Elektrificatie personenauto's**

Voor wat betreft de elektrificatie van personenauto's: de mobiliteitstafel stelt een snelle ingroei van elektrisch personenvervoer voor. Het kabinet hecht aan de afspraken uit het Regeerakkoord van 100% nul-emissie nieuwverkoop vanaf 2030 en de uitfasering van fiscale stimulering wanneer elektrisch het nieuwe normaal wordt. Het voorgestelde plan om elektrische personenauto's versneld in te voeren leidt tot een geloofwaardig pad naar deze ambitie en wordt door het kabinet onderschreven. Continuering van de huidige maatregelen is daarvoor komende jaren van belang.

Het kabinet verzoekt de tafel om verschillende varianten voor concrete dekking binnen het autodomein uit te werken, maar vraagt de tafel om ook oplossingen aan te dragen die niet alleen via de fiscaliteit zorg dragen voor de stimulering van elektrische auto's en de ambitie dat alle nieuwe auto's in 2030 emissieloos zijn. Hiervoor dienen meer voorstellen in beeld te komen die langs de lijnen van normering resultaten kunnen bereiken, ook als dit niet Europees breed opgepakt kan worden, bijvoorbeeld in een kopgroep van gelijkgezinde landen. Ook vraagt het kabinet de tafel om voorstellen te doen, die sterker aansluiten bij het handelingsperspectief van de automobilist, zoals het moment van aanschaf van een nieuwe auto en/of voorstellen waarmee minder vervuilende auto's (deels) kunnen worden ontzien. Zulke alternatieven moeten steeds passen binnen het geschetste ingroeipad, en moeten rekening houden met grenseffecten. Daarnaast wordt de tafel gevraagd welke voorstellen de sector zelf inbrengt om de doelen te realiseren. Voor alle maatregelen vraagt het kabinet om inzichtelijk te maken hoe deze bijdragen aan de beoogde CO<sub>2</sub> reductie.

Elektrisch rijden is nu vrijwel alleen toegankelijk voor de zakelijke markt. Het kabinet vindt het van belang dat schone auto's beter toegankelijk worden voor iedereen, ook in de tweedehandsmarkt. Het Kabinet is bereid om de maatregelen die daarvoor door de tafel zijn genoemd uit te werken. Omdat de markt zich snel ontwikkelt, is het kabinet met de mobiliteitstafel van mening dat de fiscale stimulering voor de zakelijke markt stapsgewijs kan worden afgebouwd. Bij de fiscale herziening rond 2025 zal de ingroei van elektrisch rijden als "het nieuwe normaal" worden meegenomen. De afspraken over maatregelen en dekking worden voor de gehele periode tot en met 2030 vastgelegd in het Klimaatakkoord en de Autobrief III (wettelijke verankering). Dit om het houdbaarheidssaldo in stand te houden. Een evenwichtige lastenverdeling is daarbij van belang. Naast deze maatregelen dragen ook afspraken met werkgevers en leasemaatschappijen over het schoner maken van hun vloot bij aan het halen van de doelstellingen. Ook constateert het kabinet dat de autonome verjonging van het wagenpark een bijdrage levert aan vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*

Een slim en duurzaam ingericht (snel)laadpalensysteem moet het elektrische vervoer ondersteunen. Smart charging biedt, zoals de Mobiliteitstafel stelt, kansen voor betere benutting van het energiesysteem. Om dit te realiseren en ruimtelijk in te passen zet het kabinet zich in om een nationale agenda laadinfrastructuur op te stellen in samenwerking met de partijen. In de uitwerking van dit plan kan niet alleen naar de Rijksoverheid gekeken worden, maar worden ook marktpartijen betrokken, zoals netbeheerders, exploitanten van (snel)laadpalen, gemeenten en provincies. Als onderdeel van de nationale agenda zal in overleg met de tafel besproken worden of en hoe de bestaande dubbele belasting op slim laden te adresseren.

#### *Flankerend beleid elektrisch rijden en laadinfra*

De groei van nul-emissie vervoer wordt ondersteund door flankerende maatregelen zoals; differentiatie van parkeertarieven, werkgeversafspraken en normering. Daar kan al snel mee worden gestart. Het kabinet zet vol in op kansen die de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen biedt, onder andere door het verkennen van de mogelijkheid om afspraken te maken met de sector over het eerst in Nederland aanbieden van elektrische auto's die uit de lease komen. Het pakket biedt daartoe een aanzet, maar benut nog niet de potentie voor marktpartijen. Het kabinet daagt marktpartijen daarom uit dit punt mee te nemen in de uitwerking van de verdere maatregelen en hun bijdrage duidelijk te maken.

#### 2. Verduurzamen logistiek

Het kabinet ziet een belangrijke rol weggelegd voor het logistieke bedrijfsleven om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de (goederen)mobiliteit te reduceren. Het kabinet wil dit samen met de partijen oppakken met behulp van de voortzetting van de Topsector Logistiek, bijvoorbeeld door de uitrol en versterking van het programma Lean and Green. Voortzetting richt zich op innovatie en logistieke optimalisatie om zo het concurrentievermogen te versterken en een hogere CO<sub>2</sub>-effectiviteit van de keten te realiseren. Meer bundeling van vracht, verhoging van de beladingsgraad en efficiëntere retourlogistiek zijn het resultaat. Gelijktijdig met de inzet op strenge EU-normen voor vrachtwagens en bestelbussen stimuleert het kabinet de ontwikkeling en implementatie van nul-emissietechnologieën.

#### *Nul-emissiezone stadslogistiek*

De intentie is dat in 2025 nul-emissiezones stadslogistiek zijn ingevoerd (normering). Dit wordt mogelijk gemaakt voor gemeenten als onderdeel van het voorstel van het Kabinet voor harmonisatie van milieuzones. Om stadslogistiek te vergroenen en te optimaliseren moet het aanbod schone voertuigen worden opgeschaald en kennis over schone inkoop en efficiënte logistiek worden gedeeld. Dit wordt gefaciliteerd middels de Green Deal stadslogistiek, die verder zal worden uitgebreid.

#### *Streekvervoer en mobiele voertuigen*

Ten behoeve van nul-emissie openbaar (streek)vervoer treedt het kabinet in overleg met provincies en andere concessie verlenende overheden om te bekijken op welke wijze dit verder kan worden gestimuleerd. Om de uitstoot van mobiele werktuigen tegen te gaan, zullen overheden criteria opnemen in hun aanbestedingen. De Rijksoverheid start hier mee.

### *Spoorwegen en binnenvaart*

De spoorwegen en binnenvaart kunnen beide een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van emissies. Het kabinet heeft in het regeerakkoord toegezegd 2 miljard aan extra investeringen voor infrastructuur, waarvan een belangrijk deel ten goede komt aan investeringen in openbaar vervoer, het spoor en de fiets. Daarna wordt het structurele budget voor infrastructuur met 100 miljoen euro verhoogd. De uitwerking van de maatregelen van spoorgoederenvervoer vinden plaats vanuit het spoorgoederenpakket via het akkoord met de sector. Inzet is een structurele modal shift voor het goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water.

Voor de binnenvaart is de energietransitie (vervanging van fossiele brandstoffen door hernieuwbare energie) van groot belang. Deze zal voor de binnenvaart plaatsvinden langs drie sporen: biobrandstoffen (inclusief elektrificatie), batterij-elektrisch, brandstofcel/waterstof-elektrisch. Prioriteit is de aanpak van de aandrijflijn van de binnenvaartschepen, met een overgang van bewezen technologie op brandstof (fossiel of hernieuwbaar) naar een elektromotor op de schroefas als nieuwe aandrijftechniek, middels pilots en demonstraties.

### 3. Hernieuwbare energiedragers

Het kabinet onderschrijft het streven, van de mobiliteitstafel, naar de prioritaire inzet van duurzame, geavanceerde biobrandstoffen, hernieuwbare Power-to-X brandstoffen en synthetische brandstoffen in sectoren waar op dit moment geen alternatieven voorhanden zijn of vervoersmiddelen die op dit moment nog een verbrandingsmotor hebben. Ook de inzet van hernieuwbare waterstof biedt perspectief voor een aantal vervoersmodaliteiten. Het kabinet kiest nadrukkelijk voor meerdere energiedragers en wil innovaties op weg naar nul-emissie in 2050 in de volgende thema's stimuleren: zwaar wegtransport, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart. De doelstelling van 33% hernieuwbare energiedragers (inclusief hernieuwbare elektriciteit) in 2030 is ambitieus. Een hoog ambitieniveau voor hernieuwbare energie in transport kan de gewenste transitie en dus innovatie stimuleren. Hiervoor wordt ook een bijdrage van de markt verwacht. Het kabinet ondersteunt de markt bij de uitrol van productiefaciliteiten voor duurzame, geavanceerde biobrandstoffen en infrastructuur. Het kabinet onderkent dat het belangrijk is dat de instrumenten (waaronder innovatie instrumentarium) breed worden opengesteld en toegankelijk gemaakt voor projecten vanuit de mobiliteitssector, waarbij naast kostenefficiëntie ook wordt gekeken naar het lange termijn perspectief (2050) en het opschalingsperspectief. Dit komt terug in de op te stellen innovatieagenda.

### *Inzet en ontwikkeling geavanceerde biobrandstoffen*

De mobiliteitstafel heeft een flink aantal maatregelen voorgesteld om met name geavanceerde biobrandstoffen te stimuleren. Het is van belang om de komende tijd nader uitwerking te geven aan de prioritaire toepassing en verdeling van biobrandstoffen voor zwaar wegtransport, de binnenvaart, zee- en luchtvaart. Hierbij wordt aangesloten bij het kader dat het Rijk zal formuleren omtrent de inzet van duurzame biomassa voor CO<sub>2</sub>-reductie bij elektriciteitsproductie, warmtelevering en transport tot 2030 en 2050 en het kader van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (2021 – 2030).

De mobiliteitstafel stelt ook voor het gebruik van duurzame, geavanceerde biobrandstoffen in de logistieke sector te stimuleren en benoemt daartoe een aantal mogelijke maatregelen: een hogere jaarverplichting hernieuwbare energie in vervoer, accijnsdifferentiatie of het inzetten van de inkomsten uit de vrachtwagenheffing. Het kabinet acht het toepassen van accijnsdifferentiatie niet fiscaal inpasbaar en niet uitvoerbaar voor de belastingdienst. Het kabinet wil daarom onderzoeken of het verhogen van het percentage verplichte bijmenging mogelijk is en of de terugsluis van de inkomsten, na invoering van de vrachtwagenheffing, ruimte biedt.

### *Tankinfra waterstof*

Het kabinet onderschrijft de positie die waterstof als nul-emissieoptie in de mobiliteit krijgt in het Klimaatakkoord. Waterstof biedt perspectief voor veel transportmodaliteiten, zoals in het wegtransport, binnenstedelijk transport, rail, scheepvaart en op de langere termijn zelfs in de luchtvaart. Vooral daar waar langdurige inzetbaarheid nodig is, zoals het zwaar transport en

transport over lange afstanden. Om het potentieel goed te benutten, dient nu al aan randvoorwaarden te worden gewerkt, onder andere door middel van een netwerk van waterstof tank infrastructuur met 20 waterstoftankstations per 2020 als onderdeel van het nationaal plan voor laadinfrastructuur. De introductie van waterstof hangt sterk samen met het realiseren van schaalgrootte en daarvoor met samenhang met de andere tafels uit het Klimaatakkoord. Waterstof wordt daarom als een sector overstijgend thema opgepakt.

#### 4. Verduurzamen zakelijke personenmobiliteit (inclusief fiets en OV)

##### *Zakelijk reizen*

Werkgevers hebben een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Niet alleen in het wagenpark, maar ook door hun werknemers op een duurzame manier te laten reizen of werken. De werkwijze en best practices van de coalitie 'Anders Reizen' en het 'programma slimme en duurzame mobiliteit' (voorheen programma 'Beter Benutten') kunnen ervoor zorgen dat maatregelen op systeemniveau worden verankerd. Het kabinet zorgt voor ondersteuning van de betrokken partijen die bewezen maatregelen voor duurzame mobiliteit bij werkgevers grootschalig willen uitrollen. De partijen van de coalitie Anders Reizen hebben al de ambitie uitgesproken om het aantal deelnemers in 2022 te verdubbelen. Zo kunnen we gezamenlijk komen tot een reductie van de zakelijke autokilometers in 2030 t.o.v. 2016, met ook positieve consequenties voor bereikbaarheid. Om dit te bewerkstelligen werkt het kabinet aan het wegnemen van randvoorwaardelijke belemmeringen en het verankeren van duurzame mobiliteit in wetgeving, onder andere middels de Omgevingswet. Binnen het huidige fiscale systeem zijn voor de werkgever mogelijkheden om bijvoorbeeld de kilometer vergoeding te differentiëren op basis van de gekozen wijze van vervoer. Substitutie van het vliegtuig door de trein is een belangrijk punt. Voor die gevallen waarbij vliegen onvermijdelijk is, zou het goed zijn als de bedrijven ook zelf verantwoordelijkheid nemen voor de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van die reis. Het kabinet roept partijen hiertoe op. Heel concreet wordt dit ingevuld door partijen zich bereid te laten verklaren om de meerkosten van duurzame brandstof voor hun rekening te nemen.

##### *Fietsaanpak*

Het kabinet ondersteunt het stimuleren van fietsen in het woon-werkverkeer. Voor deze kabinetsperiode heeft het kabinet als doel gesteld 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen. Het kabinet trekt via de middelen die beschikbaar zijn voor het MIRT € 100 miljoen uit voor het versnellen van de aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij OV-knooppunten. Dit is 40% van het totale budget, de overige 60% komt van provincie en gemeenten waardoor in totaal een kwart miljard kan worden ingezet. Voor het stimuleren van fietsen bij werkgevers zet de Rijksoverheid in op gebruik van bestaande regelingen zoals de mogelijkheid om 19 cent kilometervergoeding uit te keren. De infrastructuur voor de fietsaanpak wordt opgepakt vanuit de MIRT-aanpak. De (elektrische) fiets biedt een alternatief voor werkgevers om werknemers uit de auto te krijgen en gelijktijdig te werken aan de duurzame inzetbaarheid van werknemers. Het kabinet voorziet in het Belastingplan 2019 in een maatregel die het ter beschikking stellen van een (elektrische) leasefiets door de werkgever aanzienlijk vereenvoudigt. Aanvullende stimulansen worden onderzocht in het kader van het mobiliteitsfonds. Elektrische snorfietsen zijn al steeds breder beschikbaar en hebben een lagere CO<sub>2</sub> uitstoot, geven minder luchtvervuiling en overlast. Het kabinet maakt een afspraak met de sector over de transitie naar uitsluitend nul emissie snorfietsen.

##### *Mobility as a Service (MaaS) en openbaar vervoer*

Het kabinet zet in op verbetering van het openbaar vervoer. Het kabinet ondersteunt daarnaast de maatregelen die de Mobiliteitstafel wil nemen om nieuwe concepten te ontwikkelen waarbij mobiliteit als dienst centraal komt te staan. MaaS brengt alle vervoersvormen inclusief het betalen daarvan via één app onder handbereik van de reiziger. Dit heeft een positieve invloed op duurzaamheid en op zaken als bereikbaarheid en leefbaarheid. Samenwerking o.g.v. data delen door alle vervoerders is noodzakelijk en is uitgewerkt in de aanbesteding van zeven landelijk opschaalbare regiopilots. In de pilots worden inzichten opgedaan over de mate waarop sociale innovatie duurzaamheid beïnvloed. Om autodelen te bevorderen krijgt de Green Deal Autodelen een vervolg, in aanvulling op de Citydeal elektrische deelmobiliteit.

Het kabinet investeert al in de infrastructuur in grootstedelijk gebied en betere verknoping van landelijke en regionale netwerken. Het MIRT is het gremium waarin Rijk en regio gezamenlijk duurzame afwegingen maken over investeringen in infrastructuur.

De in het regeerakkoord aangekondigde pilots in samenwerking met de mobiliteitsalliantie om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling zullen deze kabinetsperiode nog worden uitgevoerd. Inzet op spits spreiden en -mijden door vraagsturing zal met het oog op de reizigersgroei belangrijker worden en kan vooral worden gestimuleerd via de werkgeversaanpak.

De mobiliteitstafel stelt een vrijstelling van btw-tarief voor in het openbaar vervoer. Het verlagen van de prijs is echter slechts één manier om het OV aantrekkelijk te maken. Daar komt bij dat in het regeerakkoord is afgesproken dat alle diensten en producten in het openbaar vervoer het lage btw-tarief van 9% aanhouden. Europese regelgeving staat het vrijstellen van btw van dit soort producten op dit moment niet toe.

#### *Banden*

Het kabinet ondersteunt de maatregelen op het gebied van bandenkeuze en bandenspanning en Het Nieuwe Rijden. De maatregelen zijn op korte termijn uitvoerbaar, kosteneffectief en kunnen naast CO<sub>2</sub>-reductie ook een bijdrage leveren op andere beleidsterreinen (verkeersveiligheid, geluid, microplastics). Het kabinet ziet zowel voor de overheid als voor de branche zelf een rol weggelegd om ervoor te zorgen dat het potentieel rondom zuinige bandenkeuze en bandenspanning optimaal wordt benut. Op EU-niveau gaat het kabinet sterker inzetten op scherpere eisen aan banden. Voor werkgevers, wagenparkbeheerders en leasemaatschappijen is ook een rol weggelegd: zij kunnen erop aansturen dat de beste band wordt gemonteerd onder het voertuig en stimuleren dat de banden van het voertuig op spanning worden gehouden.

#### 5. Internationale zee- en luchtvaart

Ook voor lange afstanden (internationaal) moeten nationale ambities de verduurzaming en het verder terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de nationale impact van de zee- en de luchtvaart versterken. Het kabinet zet in op internationale afspraken, innovaties en extra concrete maatregelen voor het versneld zuiniger maken van vliegtuigen, schone landingen, op lange afstand gebruik van duurzame brandstoffen en nul-emissie van grondbewegingen op luchthavens. Stimulering van verschillende paden (elektrisch, hybride, waterstof, Power-to-X, biobrandstoffen) voor de korte en lange termijn wordt middels ontwikkelingsvraagstukken uitgewerkt. Op korte termijn wordt de elektrificatie van de kleine luchtvaart (*general aviation*) concreet vormgegeven. Toepassing van duurzame biobrandstof voor de luchtvaart vraagt om opschaalbare productie, een concurrerend prijsniveau en voldoende zekerheid over de afname. Het kabinet heeft de ambitie om synthetische kerosine concurrerend te maken en daagt de thematafel luchtvaart uit om op deze punten maatregelen te ontwikkelen. Daarnaast wordt ze gevraagd ook afspraken te maken over internationale emissies (in bijv. EU en ICAO-verband), zowel op gebied van nagestreefde doelstellingen als maatregelen.

#### *Zeevaart*

Voor de zeevaartsector zijn in IMO-verband dit jaar wereldwijde reductiedoelstellingen overeengekomen. Het gaat om een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per schip van tenminste 40% in 2030 en een absolute reductie van minimaal 50% in 2050 (beide t.o.v. 2008). Deze doelstellingen worden doorvertaald naar de nationale zeevaartsector. In de Nederlandse zeevaartsector zijn veel reders al actief op het gebied van verduurzamen en ook de havens leveren hun bijdrage. Het kabinet onderschrijft de inzet op verdere verbetering van energie-efficiëntie, (bio)LNG en biobrandstoffen. Inde uitwerking van de Green Deal voor zeevaart en binnenvaart worden afspraken gemaakt die bijdragen aan het verminderen van de uitstoot van de scheepvaart. De Rijksrederij speelt hierbij ook een rol als aanjager, door te varen op biobrandstoffen en is daarnaast dit jaar een proef gestart met elektrisch varen.

## **Vervolg**

### *Lange termijn perspectief*

Het kabinet ziet dat acties noodzakelijk zijn die de transitie op de lange termijn borgen, zoals inzetten op een toekomstbestendige bekostiging van het mobiliteitssysteem die onder andere zorgt voor duurzame, zorgeloze mobiliteit. Daartoe zet het kabinet in op een benadering waarin de verschillende opgaven (duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid en economie) in onderlinge samenhang worden gezien. Dit komt terug in de omvorming van het infrastructuur- naar een mobiliteitsfonds.

### *Regionaal niveau*

Op alle niveaus zal de transitie naar slimme en duurzame mobiliteit zijn weerslag hebben. Het effect (van de maatregelen en interventies) van duurzame mobiliteit zal zich op stedelijk en regionaal niveau manifesteren, waarbij het van belang is dat iedereen die buiten stedelijke gebieden woont ook de toegang tot mobiliteitsdiensten heeft. Decentrale overheden spelen daarom een cruciale rol in bijvoorbeeld regionale coalitievorming en samenwerking. Waar mogelijk kunnen activiteiten worden opgepakt en uitgewerkt via de MIRT-systematiek. Duurzaamheid wordt vanaf het begin integraal meegenomen in infrastructuur projecten en –programma's. De komst van de Omgevingswet en de integrale omgevingsplannen en de RES bieden een mooie kans om duurzame mobiliteit een prominente plek te geven in de ruimtelijke afwegingen. Bij de uitwerking en uitvoering van de maatregelen voor mobiliteit kan circulaire economie als middel worden ingezet, bijvoorbeeld om CO<sub>2</sub> te besparen in de grond-, weg- en waterbouw. Een circulaire economie helpt om de klimaatdoelen te realiseren.