

Vergaderjaar 2025–2026

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 1560

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 mei 2026

Nu de behandeling in de Eerste Kamer is afgerond, kan de nieuwe regelgeving worden gepubliceerd en is de implementatie van de vervoersonderdelen van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) voltooid. Het instrument dat hiervoor is hervormd, is de Brandstoftransitieverplichting (BTV). In deze brief ga ik nader in op een aantal zaken die tijdens het wetgevingsoverleg met uw Kamer zijn besproken. Eerst bespreek ik het doel voor de inzet van groene waterstof in mobiliteit in 2030. Vervolgens ga ik in op het verlengen van de BTV na 2030. Dan ga ik in op de massabalansregels in relatie tot geïmporteerd fossiel LNG en in de *Central European Pipeline System* (CEPS) voor de luchtvaart. Vervolgens ga ik in op de limiet op geavanceerde biobrandstoffen van bewezen technieken (annex IXb) en hoog-ILUC-gewassen en soja. Tot slot beschrijf ik de mogelijkheden voor hogere mengsels biodiesel, en ik sluit af met *Clean Fuel Contracts*.

1. Het doel voor hernieuwbare waterstof in mobiliteit in 2030

Zoals toegezegd in het wetgevingsoverleg voor de implementatie van de Hernieuwbare Energierichtlijn (RED-III) voor vervoer van 29 september, heeft het ministerie contact gehad met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat over de wenselijkheid en noodzaak van een eventuele ophoging van het subdoel voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (hierna: RFNBO's) van 9,5 petajoule (PJ) naar 11 of 12 PJ in 2030. Het doel van het oorspronkelijke verzoek uit de Kamer is het bieden van voldoende investeringszekerheid voor elektrolyseprojecten in Nederland

Het kabinet steunt de gedachte achter het verzoek uit de Kamer, maar acht een ophoging naar 11 of 12 PJ in 2030 niet haalbaar zonder duidelijkheid over de hoogte van de RFNBO-subdoelen in de jaren erna. Naar aanleiding hiervan zal ik het belang van de raffinageroute meewegen in mijn voorstel voor verlenging van de BTV na 2030, inclusief de subdoelen

voor RFNBO totaal en specifiek voor direct gebruik van RFNBO's in mobiliteit (zie punt 2 hierna).

2. Het verlengen van de BTV

Uw Kamer heeft een motie aangenomen die oproept om de BTV te verlengen, tenminste tot en met 2035 (Kamerstuk 36 766, nr. 12). Ook in het Regeerakkoord is opgenomen dat Nederland in lijn met Duitsland en Frankrijk voor een langere termijn investeringszekerheid biedt aan hernieuwbare energieproducenten. Met deze brief stuur ik u de onderzoeken die RVO en Trinomics hebben uitgevoerd naar het verlengen van de BTV. RVO heeft verschillende scenario's om de BTV te verlengen uitgewerkt. Trinomics heeft gekeken in hoeverre het verlengen van de BTV effect heeft op de investeringszekerheid van hernieuwbare brandstofproducenten, en concludeert dat de invloed beperkt is. De Europese Commissie werkt dit jaar ook aan een voorstel voor een opvolger van de hernieuwbare energierichtlijn, waarin ik ook nieuwe doelen verwacht voor de mobiliteitssector. Ik verken op dit moment de mogelijkheden om de BTV te verlengen, in navolging met Duitsland en Frankrijk, zoals ook opgenomen staat in het regeerakkoord, en kom daar later dit jaar op terug.

3. Het vervoeren van hernieuwbare brandstoffen via netten en de massabalansregels in relatie tot geïmporteerd fossiel LNG

Uw Kamer heeft een motie aangenomen die mij oproept om te verkennen wat nodig is om massabalansregels toe te passen bij bio-LNG-leveringen (Kamerstuk 36 766, nr. 17). Op dit moment werkt de Europese Commissie nog aan een herziening van de massabalansregels in Uitvoeringsverordening 2022/996. Dit duurt langer dan mijn voorganger ten tijde van het wetgevingsoverleg in september had voorzien. Het is goed dat deze herziening plaatsvindt, want er bestaat geen eenduidige interpretatie van de massabalansregels binnen de Europese Unie. Net als Kamerleden baart dit ook het ministerie zorgen. Daarom zet het ministerie zich in voor een duidelijkere beschrijving van de regels. Daarbovenop zet het ministerie zich ervoor in dat hernieuwbare brandstoffen eenvoudiger over transportnetten kunnen worden vervoerd. De Commissie is daarbij specifiek gevraagd of er mogelijkheden zijn om het moment in de keten kan worden verplaatst waarop bewezen moet worden dat een geleverde duurzame biobrandstof biogeen van aard is. Als de herziening van de Uitvoeringsverordening een manier biedt om binnen het kader van de richtlijn hernieuwbare energie de hernieuwbaarheid en de duurzaamheid van bio-methaan vast te stellen en deze informatie over te dragen op geïmporteerde hoeveelheden fossiele LNG, dan heeft dit direct werking in Nederland. De Europese Commissie is hier bepalend.

Sommige partijen in de Kamer hebben ook gevraagd om net als Duitsland een book-and-claim-principe toe te passen. Er zijn meerdere redenen om dat niet te doen. De Europese richtlijn hernieuwbare energie sluit toepassing van een book-and-claim-principe nadrukkelijk uit voor vloeibare biobrandstoffen (zoals bio-LNG). Dat betekent dat de inzet hiervan niet meetelt voor de Europese hernieuwbare energiedoelen. Bovendien bestendigen we een importafhankelijkheid van fossiel LNG, hetgeen niet bijdraagt aan strategische autonomie. Er is immers niet genoeg biogas om alle fossiele LNG te vervangen. Tot slot heeft de Minister van KGG in het voorjaar van 2025 nog besloten om de doelstelling van de bijmengverplichting groen gas naar beneden bij te stellen, omdat zij een te sterke prijsstijging vreesde. Indien ik vanuit de vervoerssector extra vraag naar groen gas zou creëren, dan leidt dit alsnog tot een nog sterker prijseffect. Daarmee zou ik de maatregel die de

vorige Minister van KGG heeft genomen om een kostenstijging bij consumenten te dempen teniet doen.

De bijmengverplichting groen gas en andere systemen, zoals het ETS1 en ETS2, creëren op Europees niveau een grote vraag naar groen gas. Deze instrumenten zijn er op gericht om de potentiële productie van groen gas te ontsluiten. Het kabinet heeft besloten om groen gas de komende periode prioritair in te zetten in de gebouwde omgeving, de kleine industrie en de land- en glastuinbouw. In het wegtransport zijn er geschiktere manieren om fossiele brandstoffen terug te dringen.

In de bijlage bij deze brief zet ik voor Kamer uiteen welke regels er zijn voor het vervoeren van biobrandstoffen via netten middels massabalans, welke ontwikkelingen er spelen rondom de massabalansregels en hoe administratief vergroenen werkt, en waar groen gas in Nederland toegepast kan worden. Deze informatie is eerder – deels mondeling, deels schriftelijk – gedeeld met Eerste en Tweede Kamer.

4. Massabalans in relatie tot de CEPS

Het lid Schutz vroeg in het wetgevingsoverleg naar de toepassing van de massabalanssystematiek in het *Central Europe Pipeline System* (CEPS), waardoor kerosine wordt aangeleverd op luchthavens, waaronder Schiphol Airport.

De Europese massabalansregels gelden ook voor het vervoer van bio-kerosine via de CEPS. Bij de herziening van de gedelegeerde verordening waarin de massabalansregels staan beschreven heb ik mij ingezet om het vervoer van biobrandstoffen over transportnetten mogelijk te maken. Bio-kerosine vervoeren via de CEPS is daar een voorbeeld van. Ik verwacht uw Kamer later dit jaar te kunnen melden hoe de herziene gedelegeerde verordening eruit ziet. Mijn inspanningen zijn daarmee in lijn met het rapport *Administration of SAF Deliveries via the CEPS* dat NLR en Studio Gear Up afgelopen november publiceerden¹.

5. De limiet op de inzet van geavanceerde biobrandstoffen van bewezen technieken (annex IXb-biobrandstoffen)

In het wetgevingsoverleg over de implementatie van de RED-III hebben de leden Pierik en van Groningen de regering verzocht om de inzet van biobrandstoffen geproduceerd uit Annex IX-b grondstoffen in de zeevaartsector mee te laten tellen voor het behalen van de BTV. Er zit een Europese limiet op de inzet van annex IXb-biobrandstoffen, waardoor er geen ruimte meer beschikbaar is om ook leveringen aan de zeevaartsector mee te laten tellen voor de BTV. Naar aanleiding hiervan heeft mijn voorganger toegezegd zich in Europees verband in te zetten voor het ophogen van de limiet voor Annex IX-b-grondstoffen en de eventueel vrijkomende additionele hoeveelheid beschikbaar te maken voor de zeevaartsector.

Samen met Slovenië, Tsjechië, Ierland en Letland heeft Nederland daarom recent een brief gestuurd aan de Europese Commissie. In deze brief wordt gepleit voor het verhogen van de limiet voor Annex IX-b-grondstoffen en voor het zo spoedig mogelijk starten van de door de Commissie aangekondigde studie naar de hoogte van deze limiet. Uw Kamer wordt geïnformeerd over de reactie van de Europese Commissie op deze brief en over eventuele vervolgstappen in het kader van deze toezegging.

¹ Referentie: NLR-CR-2025-305-RevEd-1, zie <https://www.government.nl/documents/reports/2025/11/30/administration-of-saf-deliveries-via-the-ceps>

6. Palm- en sojaolie aanmerken als hoog-ILUC-risico

Naar aanleiding van de motie van het Kamerlid Schonis (Kamerstuk 31 305, nr. 300) heeft het ministerie zich herhaaldelijk ingezet om, naast palmolie, ook soja aan te merken als een biograndstof met een hoog risico op indirecte verandering van landgebruik (Indirect Land Use Change; ILUC). In het nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat biograndstoffen met een hoog ILUC-risico niet worden toegestaan voor de productie van biobrandstoffen.

In januari jl. heeft de Europese Commissie een voorstel voor een gedelegeerde handeling gepubliceerd waarin soja wordt aangemerkt als een biograndstof met een hoog ILUC-risico. Dit betekent dat de uitbreiding van het productieareaal voor palmolie en sojabonen naar gebieden met een hoge koolstofvoorraad leidt tot extra broeikasgasemissies door landgebruiksverandering, waardoor de klimaatwinst van brandstoffen uit deze grondstoffen ten opzichte van fossiele brandstoffen verloren gaat. Met dit voorstel geeft de Europese Commissie invulling aan de inzet van Nederland en wordt uitvoering gegeven aan de motie van het Kamerlid Schonis.

7. Bijmengen van biodiesel (FAME)

In het Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 14 januari jl. is toegezegd om terug te komen op de zogeheten *blend walls* – limieten voor het bijmengen van biobrandstof bij fossiele brandstof waarvoor de motorfabrikant nog een garantie afgeeft – die gelden voor diesel, nu de BTV een steeds hogere inzet van hernieuwbare brandstoffen verlangt. Concreet was de vraag of B10 (diesel met 10% biodiesel) wellicht kan worden vervangen door B20 of B30.

De brandstoftransitieverplichting leidt tot de verhoging van het aanbod duurzame biobrandstoffen aan de pomp. Dat zorgt ervoor dat er zowel meer aanbod van 100%-biobrandstoffen als hogere aandelen biobrandstoffen binnen mengsels met fossiele brandstoffen. Onder die eerste categorie valt HVO100. Onder de tweede categorie vallen bijvoorbeeld HVO20 en B20. Dergelijke brandstoffen worden steeds meer aangeboden aan de pomp. Het is niet mogelijk om B10 overal te vervangen door B20 of B30, omdat de Europese Brandstofkwaliteitsrichtlijn zich daartegen verzet. De reden daarvoor is dat de meeste voertuigen die in Nederland rijden niet zijn getest op deze brandstoffen. Wanneer er schade zou ontstaan aan de motor terwijl zo'n brandstof is getankt, staat de motorfabrikant niet garant.

8. Clean Fuel Contracts

Er is een snelgroeiende behoefte in verschillende mobiliteitssectoren om aan een eindklant te kunnen bewijzen dat een hernieuwbare brandstof wordt gekocht. We noemen dat ook wel *Clean Fuel Contracts*. Een eindklant kan zo bijvoorbeeld afspreken met een logistiek ondernemer dat zijn producten alleen worden vervoerd met inzet van hernieuwbare brandstof. Daarvoor is het nodig om duurzaamheidsinformatie te kunnen doorgeven nadat is voldaan aan de brandstoftransitieverplichting, zonder dat brandstoffen dan dubbel worden verkocht als hernieuwbaar. Op dit moment kan dat doorgeven niet, en daarom kunnen logistiek ondernemers bijvoorbeeld geen leningen bij een bank afsluiten om infrastructuur voor hernieuwbare brandstofleveringen aan te leggen.

Het ministerie is daarom een verkenning gestart om te bezien welke obstakels overwonnen kunnen worden. Uiteindelijk is dit een verantwoordelijkheid van marktpartijen zelf.

RVO heeft twee onderzoeken begeleid om knelpunten te identificeren. Eén onderzoek richt zich op de technische haalbaarheid van het overdragen van duurzaamheidsinformatie van het Register Energie Vervoer van de NEa naar eindgebruikers in de keten, zonder dat een eenheid duurzame hernieuwbare brandstof dubbel wordt geclaimd. De Nederlandse organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) concludeert dat hiervoor mogelijkheden bestaan, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, en adviseert om mogelijke gebruikers samen te brengen om deze voorwaarden vast te stellen. De Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) heeft gekeken naar bestaande normenkaders die als fundament voor zo'n systeem kunnen gelden, en adviseert om een nieuwe norm te ontwikkelen onder de bestaande normen «Chain-of-Custody» en «Digital Products Passports». Beide rapporten treft u als bijlage bij deze brief.

Naar aanleiding van deze onderzoeken wordt een Nederlands Technische Afspraak-traject (NTA-traject) opgezet om de voorgestelde oplossingen verder te ontwikkelen, samen met de sector en betrokken ministeries.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

BIJLAGE: EUROPESE MASSABALANSREGELS IN RELATIE TOT HET VERGROENEN VAN GEÏMPORTEERD FOSSIEL LNG

Massabalans-regels voor het vervoeren van biobrandstoffen via netten

In algemene zin geldt dat de massabalansregels door de Europese Commissie zijn vastgesteld in uitvoeringsverordening 2022/996, die directe werking heeft in Nederland. Nederland kan daar niet van afwijken. De Europese regels staan op dit moment niet toe om een massabalans te voeren over geïmporteerde fossiele LNG, in combinatie met duurzaam groen gas dat in het Europese gasnet wordt geïnjecteerd. Een belangrijke pijler onder de Europese energietransitie is dat een duurzame biobrandstof aantoonbaar biogeen van aard dient te zijn, en niet bestaat uit administratief vergroende fossiele brandstof.

Bio-LNG is een enigszins verwarrende term. Het Ministerie van IenW gebruikt dit containerbegrip niet. Wat een hernieuwbare brandstof is, is vastgesteld in artikel 2, onder 2 van de definities van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED):

«Energie uit hernieuwbare bronnen of hernieuwbare energie: energie uit hernieuwbare niet-fossiele bronnen, namelijk windenergie, zonne-energie (thermische zonne-energie en fotonvoltaïsche energie) en geothermische energie, omgevingsenergie, getijdenenergie, golfslagenergie en andere energie uit de oceanen, waterkracht, en energie uit biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties, en biogas»

Voor zover met bio-LNG wordt verwezen naar LBM (liquified bio-methane), dan kan dit voldoen aan deze definitie onder voorwaarde dat hiervan zowel de hernieuwbaarheid (middels de vereisten in artikel 23 van uitvoeringsverordening 2022/996), als de duurzaamheid (met het bewijs van duurzaamheid, in acht nemende artikel 19 van uitvoeringsverordening) is vastgesteld. Indien met bio-LNG wordt verwezen naar fossiel LNG dat op de markt wordt gebracht in combinatie met een los aangeschafte garantie van oorsprong van een in het Europese gasnet ingevoerde hoeveelheid duurzame biomethaan (administratief vergroenen), dan voldoet dit niet aan de definitie van hernieuwbare energie uit de Richtlijn hernieuwbare energie.

Tot slot, het Europees Hof heeft zich verschillende malen gebogen over de massabalansregels en de functie van het massabalanssysteem. In twee arresten heeft het Hof vastgesteld dat het massabalanssysteem alleen betrekking heeft op het aantonen van de duurzaamheidskenmerken van een biobrandstof en zich niet strekt over het totale brandstofmengsel indien dat ook fossiele brandstoffen bevat. Door het Hof is daarnaast vastgesteld dat indien het massabalanssysteem wordt toegepast, deze toepassing niet tevens leidt tot de vaststelling dat een geleverde hoeveelheid brandstof (al of niet een mengsel van brandstoffen) ook daadwerkelijk een bepaalde hoeveelheid biobrandstof bevat. Voor die vaststelling is aanvullend chemisch bewijs nodig, bijvoorbeeld door bemonstering en een zogenaamde C14-analyse. Zie daartoe de arresten E.ON Biofor Sverige AB tegen Statens energimyndighet (2017), BP France SAS tegen Ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique (2024) en het arrest van de Raad van State van 19 maart 2025 in de zaak Lukoil Benelux B.V. tegen het bestuur van de Nederlandse Emissieautoriteit (uitspraak 202004292/1/R4).

In Duitsland heeft men gekozen voor het voeren van een book-and-claim-systeem, waarbij geïmporteerd fossiel LNG administratief kan worden vergroend door garanties van oorsprong te kopen van in het Europees gasnet ingevoede hoeveelheden duurzaam biomethaan. Dat is iets anders dan het voeren van een massabalans van biobrandstoffen over LNG uit biomassa. Bij een book-and-claimsysteem zou de Unierechtelijke voorwaarde losgelaten worden dat er een fysiek verband moet bestaan tussen de informatie over de duurzaamheids-kenmerken en leveringen of gemengde leveringen, zoals wel het geval is bij toepassing van het massabalanssysteem van biobrandstoffen. In plaats daarvan wordt een hoeveelheid fossiel LNG verkocht als ware het een duurzame biobrandstof, in combinatie met een garantie van oorsprong die bewijst dat een hoeveelheid duurzaam biomethaan in het Europese gasnet is ingevoed. De richtlijn hernieuwbare energie sluit toepassing van een book-and-claim-principe nadrukkelijk uit voor vloeibare biobrandstoffen (zoals bio-LNG). Dat betekent dat de inzet hiervan niet meetelt voor de Europese hernieuwbare energiedoelen (RED-doelen). Zie hiervoor ook de eerder aangehaalde uitspraak van het Europese Hof van Justitie in de zaak E.ON Biofor (opmerking: betreft uitspraak op oudere versie van de Richtlijn hernieuwbare energie, maar principe is niet gewijzigd):

«62. Wat betreft de aldus door de Uniewetgever gemaakte keuze, die er meer bepaald in bestond de voorkeur te geven aan het massabalansverificatiesysteem boven twee andere a priori beschikbare methoden, namelijk de «methode van identiteitbehoud» en de «methode van verhandelbare certificaten», ook «book and claim» genoemd, moet evenwel het volgende worden opgemerkt.

63. Ten eerste staat vast dat de methode van identiteitsbehoud, door het uitsluiten van elke mogelijkheid om een levering duurzaam biogas te vermengen met een gaslevering die geen dergelijke duurzaamheidskenmerken heeft, niet in dezelfde mate zou bijdragen aan de handel in duurzaam biogas tussen de lidstaten, aangezien een dergelijke methode met name automatisch tot gevolg heeft dat het in de praktijk uitgesloten is duurzaam biogas toe te voeren aan een gasnet, en dus om het via een net te transporteren en uit te voeren met behoud van de duurzaamheidskenmerken ervan voor de drie in artikel 17, lid 1, van richtlijn 2009/28 vermelde doeleinden.

64. Wat ten tweede het feit betreft dat de voorkeur is gegeven aan het massabalanssysteem boven het systeem van verhandelbare certificaten, dat niet vereist dat er een fysiek verband blijft bestaan tussen de informatie betreffende de duurzaamheidskenmerken en leveringen of gemengde leveringen, blijkt enerzijds uit overweging 76 van richtlijn 2009/28 dat de Uniewetgever die keuze heeft gemaakt om te garanderen dat er een dergelijk fysiek verband blijft bestaan tussen het moment van de productie van duurzame biobrandstof en dat van het verbruik ervan. Volgens die overweging is de voorkeur gegeven aan een dergelijk fysiek verband omdat het een evenwicht tussen vraag en aanbod kan doen ontstaan en kan zorgen voor een verhoging van de prijs van duurzame biobrandstof die voldoende groot is om de nodige wijzigingen van het gedrag van de marktpartijen tot stand te brengen, en aldus het nut zelf van de duurzaamheidscriteria te waarborgen. In overweging 76 heeft de Uniewetgever er bovendien op gewezen dat door de toepassing van de massabalansmethode om de naleving te verifiëren, de integriteit van het systeem behouden blijft en onredelijke lasten voor het bedrijfsleven worden vermeden.»

Kijkend naar de situatie in Duitsland is het belangrijk om te weten dat de biomethaanmarkt een niet-transparante markt is. Het Duitse beleidsinstrumentarium (THG-Quote en dubbeltelling) maakt methaan uit mest zeer aantrekkelijk en qua prijsvorming niet vergelijkbaar met andere lidstaten. Rapportages van grote Duitse marktanalisten laten marktbeveging zien, maar geen dalende prijstrend. Daarnaast heeft de systematiek hernieuwbare energie vervoer als doel om de fysieke inzet van hernieuwbare brandstoffen in de Nederlandse markt te stimuleren. Met het toestaan van de zogenoemde terminalroute wordt dit doel niet bereikt, omdat er dan fossiel LNG zou worden verkocht als ware het «bio-LNG», terwijl er in werkelijkheid geen LBM wordt geleverd. Op het moment dat er gebruik wordt gemaakt van de import van groen gas certificaten dan draagt dit, volgens de huidige afspraken over hoe hier boekhoudkundig mee wordt omgegaan in de emissiestatistiek, niet bij aan reductie van de CO₂-uitstoot van Nederland. De bijdrage aan emissiereductie wordt namelijk meegeteld in het land waar groen gas in het gasnet is ingevoerd. Het gebruik van LBM dat daadwerkelijk wordt geleverd en gebruikt telt wel mee in de statistiek.

De kansen voor de toepassing van groen gas in Nederland

Binnen transport wordt onderscheid gemaakt tussen CBM (*compressed biomethane*, gecomprimeerd groen gas) en LBM (*liquified biomethane*, vloeibaar gemaakt groen gas). Groen gas heeft een belangrijke rol in de energietransitie. Het is een basischemicalie die kan worden gebruikt als brandstof in de vorm van CBM of LBM, en kan ook worden omgezet tot bijvoorbeeld biomethanol, dat als brandstof te gebruiken is of als grondstof voor chemieproducten als plastic. In het bijzonder bio-methanol en LBM lijken een belangrijke rol te spelen in het eindbeeld als energiedrager in de zeevaartsector. Er worden momenteel veel schepen besteld die op deze brandstoffen kunnen varen. Hiertoe is het wel belangrijk dat de infrastructuur om LBM te produceren, transporteren, opslaan, leveren en gebruiken wordt opgeschaald. Indien administratief vergroenen wordt toegestaan gebeurt dat dus niet.

In de wegsector is er geen rol voor groen gas in het toekomstbeeld. Vanwege de hoge energie-efficiëntie verdient elektrificatie daar de voorkeur. De regering werkt daarom toe naar maximale elektrificatie van het wagenpark. Een deel van het (bijzonder) zwaar wegtransport kan eventueel op waterstof(gebaseerde biobrandstoffen) gaan rijden. Groen gas is niet inzetbaar in bestaande benzine- en dieselmotoren. Daarom heeft het ook geen noemenswaardige rol gedurende de transitie naar een elektrisch wagenpark. Dat is ook niet erg; zo blijft voldoende groen gas beschikbaar in sectoren waar het een grotere toegevoegde waarde heeft.