

## TNO-rapport

**TNO 2020 R10784 - 21**

### Factsheet: vergelijking vrachtwagens op verschillende energiedragers

Datum	3 juli 2020 (lay out: 3 november 2020)
Auteurs	Maarten Verbeek (TNO) Anouk van Grinsven (CE Delft)
Exemplaarnummer	2020-STL-RAP-100332807u
Aantal pagina's	17
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat Postbus 20901 2500 EX DEN HAAG
Projectnaam	lenW Update brandstoffen factsheets
Projectnummer	060.39258

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belanghebbenden is toegestaan.

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
1.1	Inleiding .....	3
1.2	Wijzigingen ten opzichte van de Factsheets 2014 .....	4
1.3	Behandelde voertuigen, energiedragers en emissies .....	5
1.4	Toelichting op de gerapporteerde emissies .....	5
1.5	Informatiebronnen .....	7
1.6	Toelichting op onderscheiden voertuigcategorieën.....	8
1.7	Leeswijzer.....	9
<b>2</b>	<b>Emissies .....</b>	<b>10</b>
2.1	Klimaat (CO2).....	10
2.2	Luchtkwaliteit .....	12
<b>3</b>	<b>Infrastructuur .....</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Vervoermiddel.....</b>	<b>15</b>
4.1	Beschikbaarheid in Nederland .....	15
4.2	Betaalbaarheid .....	16
4.3	Voertuigkenmerken .....	16
<b>5</b>	<b>Ondertekening .....</b>	<b>17</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

Dit document is een vervolg op “Factsheets Brandstoffen voor het wegverkeer: Kenmerken en Perspectief”<sup>1</sup> dat in 2014 is gepubliceerd. Deze Factsheets uit 2014 zijn inmiddels door alle ontwikkelingen op het gebied van brandstoffen en voertuigtechnologie verouderd. Net als in 2014 is deze update bedoeld om inzicht te geven in de CO<sub>2</sub>, fijnstof (PM<sub>10</sub>) en NO<sub>x</sub> emissies van voertuigen in combinatie met verschillende energiedragers onder praktijkomstandigheden. Daarnaast worden ook andere relevante kenmerken beschreven van de behandelde brandstoffen en voertuigen, zoals de CO<sub>2</sub>-emissies in de brandstofketen en de actieradius. Er is een selectie gemaakt van een aantal voertuig-energiedrager combinaties, zie ook de overzichtstabel in paragraaf 1.3.

De genoemde voertuig-energiedrager combinaties worden in afzonderlijke Factsheets behandeld. Naast de afzonderlijke Factsheets zijn ook vier overzichtsdOCUMENTEN gemaakt voor de voertuigtypen personenauto's, bestelauto's, vrachtwagens en bussen. Daar kan de lezer de kenmerken van voertuigen op verschillende energiedragers met elkaar vergelijken. De informatie uit de individuele Factsheets kan worden gebruikt wanneer vlooteigenaren voertuigen gaan aanschaffen en de milieueffecten van het gebruik van deze voertuigen wil meewegen in hun beslissing. Daarnaast kan het beleidsmakers een eerste inzicht geven in de effecten van brandstof-gerelateerde maatregelen ter vermindering van de voertuigemissies.

---

<sup>1</sup> <http://publications.tno.nl/publication/34617087/RsQEQv/verbeek-2014-brandstoffen.pdf>

De in deze Factsheets gepresenteerde gegevens voor voertuigemissies van verschillende voertuigklassen op diverse energiedragers betreffen gemiddelde praktijkemissies. De gepresenteerde gegevens zijn zoveel mogelijk gebaseerd op de officiële Nederlandse emissiefactoren voor wegverkeer, die in de Taakgroep Verkeer en Vervoer door TNO in samenwerking met o.a. RIVM, PBL en CBS worden vastgesteld voor gebruik in landelijke rekenmodellen en rapportages van PBL en RIVM en in lokale modellen voor berekening van luchtkwaliteit.

#### *Praktijkemissiefactoren*

Praktijkemissiefactoren geven weer hoeveel voertuigen binnen een bepaalde categorie onder bepaalde omstandigheden gemiddeld uitstoten van verschillende emissiecomponenten, zoals NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> of CO<sub>2</sub>. Deze emissiefactoren zijn zoveel mogelijk gebaseerd op door TNO uitgevoerde emissiemetingen aan voertuigen op de weg onder realistische praktijkomstandigheden. Voor voertuigcategorieën waarvoor geen officiële emissiefactoren beschikbaar zijn, zijn inschattingen van de praktijkemissies op een zo goed mogelijke manier afgeleid uit beschikbare data voor metingen op de weg en/of metingen uitgevoerd in een laboratorium, bij voorkeur gebruik makend van uit de praktijk afgeleide rijpatronen. Daar waar nodig en mogelijk, is deze informatie verder aangevuld met resultaten uit internationale studies op het gebied van voertuigemissies.

#### *Fabrieksopgaven*

Door een groot aantal oorzaken kunnen emissies in de praktijk aanzienlijk afwijken van waarden zoals gemeten op de typekeuringstest (ook wel fabrieksopgaven genoemd) en de daarvoor geldende emissielimieten. De afwijking tussen typekeuren en praktijkwaarden kan sterk verschillen per type voertuig, per brandstoftype, per wetgevingsklasse (Euro-norm) en voor verschillende gebruiks- en verkeersomstandigheden, zoals rijden in de stad of op snelweg met of zonder congestie.

Informatie over de resultaten van door TNO uitgevoerde emissiemeetprogramma's, en de onderliggende methodieken, is te vinden op [www.tno.nl](http://www.tno.nl) (zie ook het document "TNO 2020 R10784 - Bronnen en Achtergrondinformatie").

## 1.2 Wijzigingen ten opzichte van de Factsheets 2014

Sinds 2014 zijn er veel ontwikkelingen geweest ten aanzien van brandstoffen en voertuigemissies. Inzicht in deze ontwikkelingen is verkregen middels nieuwe (emissie)metingen door TNO, nieuwe kennis ontwikkeld binnen TNO en CE Delft en nieuwe publicaties door derden. Als gevolg hiervan is de publicatie van 2014 op een aantal aspecten niet meer actueel en daarom is besloten om na zes jaar een nieuwe versie van de 'Factsheets brandstoffen' te publiceren.

Ten opzichte van de vorige publicatie zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Nieuwe ontwikkelingen verwerkt voor de onderwerpen die in 2014 zijn behandeld;
- Nieuwe energiedragers toegevoegd die in 2014 nog minder relevant waren;
- De gepresenteerde informatie is (waar mogelijk) beter onderbouwd;
- Stakeholders zijn nadrukkelijker betrokken.
- Om het overzicht voor de lezer te bevorderen is gekozen om afzonderlijke Factsheets per voertuig-energiedragercombinatie te schrijven én aanvullend overzichtsdOCUMENTEN waarin per voertuigtype de kenmerken op diverse energiedragers worden vergeleken.

### 1.3 Behandelde voertuigen, energiedragers en emissies

De voertuigcategorieën en energiedragers die aan bod komen in de diverse Factsheets zijn weergegeven in Tabel 1. Bij elke energiedrager wordt zowel de fossiele als ook de hernieuwbare variant behandeld.

Tabel 1: Combinaties van voertuigcategorieën en energiedragers die worden behandeld in dit rapport. De nummers in de tabel representeren de nummers van de factsheets.

	Diesel	Dieselvervangers uit biomassa	Benzine	Benzinevervangers uit biomassa	(Bio)LPG	(Bio)CNG	(Bio)LNG	Elektrisch	Waterstof
Personen- en bestelauto's	1	2	3	4	5	6		7	8
Vrachtauto's en trekker opleggers	9	10					11	12	13
Bussen	14	15				16		17	18

Dit rapport beperkt zich tot combinaties van categorieën wegvoertuigen en brandstoffen die op dit moment in Nederland op de weg rijden of op commerciële basis beschikbaar zijn. Voor de bepaling van emissies is eveneens uitgegaan van de Nederlands situatie, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van de voertuigen en de herkomst van de brandstoffen.

### 1.4 Toelichting op de gerapporteerde emissies

In de Factsheets wordt onderscheid gemaakt tussen emissies die effect hebben op het klimaat en op luchtkwaliteit.

#### 1.4.1 Klimaat (CO<sub>2</sub>)

In de uitstoot van voertuigen heeft CO<sub>2</sub> het grootste effect heeft op het klimaat. Daarom ligt de focus in deze Factsheets op deze stof. De bijdrage van andere stoffen aan klimaatverandering worden alleen opgemerkt wanneer dit relevant wordt geacht. Dit geldt onder andere voor de uitstoot van methaan.

De uitstoot van CO<sub>2</sub> kan worden onderverdeeld in uitlaatemissies, ook wel 'tank-to-wheel' (TTW) en emissies ten gevolge van productie en distributie van energiedragers, ook wel 'well-to-tank' (WTT) genoemd. De totale ketenemissies worden aangeduid als 'well-to-wheel' (WTW).

Ook bij de productie van voertuigen en de verwerking aan het einde van de levensduur komen emissies vrij. Deze emissies worden ook wel is 'life cycle' emissies genoemd. Cijfers over indirecte emissies die het gevolg zijn van de productie en verwerking van voertuigen zijn beperkt beschikbaar en omgeven met veel onzekerheid. Dergelijke emissies vallen buiten de scope van deze studie en worden in dit rapport niet behandeld.

#### **Uitlaatemissies (TTW)**

CO<sub>2</sub>-uitlaatemissies zijn het gevolg van het verbranden van koolstofhoudende brandstof, zoals benzine, diesel, LPG, CNG of LNG. Bij de verbranding van pure biobrandstof geldt dat er wel CO<sub>2</sub> uit de uitlaat komt. Echter, volgens de rekenregels van het IPCC worden de CO<sub>2</sub>-emissies uit de uitlaat niet toegerekend aan het voertuig, maar aan de productie van de energiedrager. Elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof (met een brandstofcel) stoten zelf geen CO<sub>2</sub> uit.

#### **Ketenemissies (WTW)**

Naast CO<sub>2</sub>-emissies uit de uitlaat, wordt er ook CO<sub>2</sub> geëmitteerd bij de productie en distributie van energiedragers. Voor fossiele brandstoffen zijn deze onder andere het gevolg van de energie die wordt opgewekt om olie te raffineren. Deze emissies in combinatie met de uitlaatemissies, zijn ook wel bekend als 'well-to-wheel' of ketenemissies.

De emissies voor de productie van de biobrandstof hangen sterk af van de gebruikte grondstof en conversietechniek. Voor fossiele brandstoffen is de diversiteit aan grondstoffen en productiemethoden beperkt. Om die reden wordt er voor deze energiedragers een gemiddelde emissiewaarde per energiedrager gepresenteerd. Door de veelheid aan mogelijke grondstoffen en productiemethoden worden voor biobrandstoffen de meest voorkomende varianten weergegeven en een gemiddelde emissiewaarde indien mogelijk. Deze informatie is gegenereerd op basis van de rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit.

Bij de productie van elektriciteit en waterstof wordt wel CO<sub>2</sub> uitgestoten wanneer deze worden opgewekt met behulp van fossiele brandstoffen. Wanneer ze volledig duurzaam worden opgewekt, bijvoorbeeld door middel van wind- of zonne-energie zijn de CO<sub>2</sub>-ketenemissies van de voertuigen nul.

#### **1.4.2 Luchtkwaliteit**

Naast klimaatschade, leidt het gebruik van voertuigen ook tot luchtverontreiniging. In tegenstelling tot CO<sub>2</sub>, leiden deze luchtverontreinigende stoffen tot schade aan de menselijke gezondheid en, in het geval van NO<sub>x</sub>, ook de natuur.

Voertuigemissies bestaan uit verschillende componenten. De meest relevante luchtverontreinigende componenten zijn stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Deze worden beiden behandeld in deze Factsheets.

Voor fijnstof geldt dat het niet alleen uit de uitlaat komt, maar ook wordt veroorzaakt door slijtage van banden en remmen. Andere luchtverontreinigende stoffen worden enkel vermeld als zij in significante mate worden uitgestoten.

In tegenstelling tot klimaatbelastende stoffen, geldt voor luchtverontreinigende emissies dat de locatie waar ze worden uitgestoten van groot belang is. Bijvoorbeeld, luchtverontreinigende emissies die worden uitgestoten buiten de nabijheid van mensen, hebben slechts in beperkte mate effect op de volksgezondheid. Om die reden worden van deze stoffen niet de hele keten meegenomen in deze Factsheets.

## 1.5 Informatiebronnen

De emissies die direct afkomstig zijn van het voertuig zijn zoveel mogelijk afgeleid uit metingen van TNO. Vanwege de grote hoeveelheid verschillende voertuigen (voertuigcategorieën, leeftijden, brandstoftypen, gewicht etc.) en afnemende beschikbare middelen, is er de laatste decennia binnen het testprogramma steeds meer voor gekozen om de inspanningen te richten op de voertuigen die het sterkst bijdragen aan de emissies. Vanwege de historisch hoge uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en hun grote aandeel in de gereden kilometers zijn er door de jaren heen vooral veel metingen verricht aan diesellootvoertuigen. Doordat voor diesellootvoertuigen de meeste data beschikbaar is, zijn de gerapporteerde emissies van deze voertuigen het meest robuust.

Voor voertuigen op andere brandstoffen zoals benzine of CNG geldt dat TNO ook voldoende metingen heeft uitgevoerd om emissiefactoren te bepalen, eventueel in combinatie met literatuur zoals vermeld in “TNO 2020 R10784 – 22 Bronnen en Achtergrond informatie”.

De waarden voor de emissies gerelateerd aan de productie van fossiele brandstoffen (WTT) bestaan in deze studie uit gemiddelden of referentiewaarden. Door voortschrijdend inzicht is bijvoorbeeld de referentiewaarde voor fossiele brandstoffen ook verhoogd in de laatste versie van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (2018/2001 oftewel REDII).

De impact van biobrandstoffen op luchtverontreinigende emissies is alleen kwalitatief beschreven op basis van een studie van de Advanced Motor Fuels Technology Collaboration Programme (Nylund et al., 2018). Hoewel er wel een uitgebreide literatuurstudie heeft plaatsgevonden, blijkt dat veel studies over dit onderwerp verouderd zijn, omdat het Nederlandse wagenpark sinds het verschijnen van deze studie vernieuwd is en de strengere emissie-eisen van voertuigen een grote rol spelen bij de uiteindelijke impact. Ook waren veel studies internationaal. Recente Nederlandse meetprogramma's ontbreken.

Meer informatie over de gebruikte informatiebronnen is te vinden in een apart document “TNO 2020 R10784 - Bronnen en Achtergrondinformatie”.

## 1.6 Toelichting op onderscheiden voertuigcategorieën

### 1.6.1 *Klimaat (CO<sub>2</sub>)*

In tegenstelling tot de luchtverontreinigende emissies geldt voor de CO<sub>2</sub>-emissies wel dat deze sterk worden beïnvloed door de massa van het voertuig. Een zwaarder voertuigen stoot meer CO<sub>2</sub> uit dan een lichter voertuig met dezelfde brandstof en emissiereducerende technologieën. Om die reden wordt er voor de CO<sub>2</sub>-emissies onderscheid gemaakt naar verschillende grootteklassen. Voor personenauto's is dit onderscheid gemaakt op basis van marktsegmenten<sup>2,3</sup>. Voor bestelauto's is er onderscheid gemaakt in drie klassen op basis van het gewicht overeenkomstig met de gewichtsgrenzen die worden gehanteerd in de Europese emissiestandaarden voor bestelauto's (lichter dan 1305 kg, zwaarder dan 1305 kg en lichter dan 1760 kg en zwaarder dan 1760 kg).

Typische oorzaken van een afwijking tussen de gerapporteerde CO<sub>2</sub>-emissiefactoren en die van een individueel voertuig binnen dezelfde categorie zijn:

- Het voertuiggewicht: ook binnen een voertuigcategorie is de spreiding aanzienlijk;
- Variaties in het rijgedrag, zoals hierboven beschreven voor de luchtverontreinigende emissies;
- Externe omstandigheden, zoals het weer.

Een groot deel van de emissiefactoren die in dit rapport worden weergegeven, worden ook gebruikt in landelijke rekenmodellen van RIVM en PBL. Er bestaat een landelijke werkgroep waarin de ontwikkeling van emissiefactoren en de gevolgen ervan worden besproken. Ten behoeve van het gebruik van de emissiefactoren in deze doorrekeningen is ook een technisch rapport beschikbaar waarin de robuustheid van de emissiefactoren wordt uiteengezet<sup>4</sup>.

### 1.6.2 *Luchtkwaliteit*

Ten aanzien van de luchtverontreinigende emissies (NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>) wordt voor de verschillende combinaties van voertuigen en brandstoffen onderscheid gemaakt tussen verschillende euroklassen. Voertuigen behoren tot een bepaalde Euroklasse afhankelijk van de Europese emissiestandaard waaraan het voertuig bij introductie moest voldoen. De emissiestandaarden zijn verschillend voor personenauto's, bestelauto's, vrachtwagens en bussen en worden elke één tot vijf jaar aangescherpt. Dit betekent dat nieuwere voertuigen aan een strengere norm hebben moeten voldoen. Voertuigen die nu op de markt komen, moeten voldoen aan de geldende standaard, te weten Euro 6 voor personen- en bestelauto's en Euro VI voor vrachtwagens en bussen.

---

<sup>2</sup> <https://raivereniging.nl/artikel/marktinformatie/branche-analyses/marktinformatie-personenautos.html>

<sup>3</sup> <https://www.rdc.nl/wp-content/uploads/2019/01/Verklaring-RDC-segmenten-2-personenautos-201803.pdf>

<sup>4</sup> TNO 2017. Uncertainty of the NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, EC<sub>2,5</sub> and NMVOC emissions from transport. TNO 2017 R10854. 7 Augustus 2017.



Doordat de emissies van voertuigen van verschillende euroklassen sterk van elkaar verschillen, worden voertuigen van verschillende euroklassen van elkaar onderscheiden.

De massa van voertuigen binnen dezelfde voertuigcategorie, op dezelfde brandstof en binnen dezelfde euroklasse hebben geen aantoonbaar effect hebben op de luchtverontreinigende stoffen. Om die reden wordt er geen onderscheid gemaakt naar de grootte of massa van voertuigen.

De emissies die worden gerapporteerd in deze factsheets zijn representatief voor het gemiddelde van de voertuigcategorie.

De werkelijke uitstoot van individuele voertuigen kan hier aanzienlijk van afwijken. Redenen voor afwijkingen ten aanzien van luchtvervuilende stoffen zoals NO<sub>x</sub> en fijnstof (PM<sub>10</sub>) zijn:

- Verschillende motortechnologieën en nabehandelingstechnologieën en de instellingen van beiden;
- Verschillen tussen de externe omstandigheden tijdens de test en in werkelijkheid, zoals de buitentemperatuur;
- Variaties in het rijgedrag, zoals gereden snelheid (onder andere beïnvloed door het aandeel dat wordt gereden in de stad, buitenwegen of snelwegen) en afstand waardoor bijvoorbeeld de nabehandelingstechnologieën een andere temperatuur hebben;
- Gebreken die optreden tijdens de levensduur, zoals kapotte katalysatoren of roetfilters;
- Het verwijderen van nabehandelingstechnologieën, zoals katalysatoren of roetfilters.

## 1.7 Leeswijzer

In deze Factsheet worden vrachtwagens en trekker-opleggers op verschillende energiedragers met elkaar vergeleken. Net als in de andere factsheets waarin voertuigen op verschillende energiedragers met elkaar worden vergeleken, wordt er aandacht besteed aan:

- **Hoofdstuk 2** - Emissies van de voertuigtypen / energiedrager combinatie. Hier worden de klimaatbelastende (CO<sub>2</sub> en waar relevant) en de luchtverontreinigende emissies (zoals NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>) beschreven.
- **Hoofdstuk 3** - Kenmerken van de infrastructuur voor de betreffende energiedrager.
- **Hoofdstuk 4** - Voertuigkenmerken (techniek, actieradius, vultijd) en beschikbaarheid op de Nederlandse markt. In 2021 wordt dit aangevuld met informatie over de betaalbaarheid, in de vorm van een inschatting van de totale kosten van het voortuigbezit voor de eindgebruiker.

## 2 Emissies

### 2.1 Klimaat (CO<sub>2</sub>)

Het belangrijkste broeikasgas dat wordt uitgestoten door motorvoertuigen is CO<sub>2</sub>. De hoogte van de CO<sub>2</sub>-emissies uit de uitlaat is afhankelijk van het energiegebruik en het type energiedrager. Doordat het energiegebruik in sterke mate wordt bepaald door het voertuiggewicht, stoot een grotere, zwaardere auto ook meer CO<sub>2</sub> uit. Om die reden is ervoor gekozen om de CO<sub>2</sub>-emissies van vrachtwagens en trekkeropleggers van elkaar te onderscheiden.

Ook bij het winnen, produceren en distribueren van energiedragers komt CO<sub>2</sub> vrij. Zo hebben elektrische en waterstofauto's geen uitlaatemissies, maar indien er gebruik wordt gemaakt van fossiele brandstoffen wordt er bij de productie van elektriciteit en waterstof wel CO<sub>2</sub> uitgestoten. Voor de volledigheid worden zowel de uitlaatemissies als de totale ketenemissies gepresenteerd.

#### Uitlaatemissies (TTW)

LNG kan worden gebruikt in twee typen motoren, met vonkontsteking of zelfontbranding. De motoren op basis van het zelfontbrandingsprincipe hebben een hoger rendement en daardoor lagere CO<sub>2</sub>-uitlaatemissies dan motoren die gebruik maken van vonkontsteking.

Naast CO<sub>2</sub> komt er bij LNG-trucks ook het broeikasgas methaan (CH<sub>4</sub>) uit de uitlaat. Een gram methaan heeft een 28 keer<sup>5</sup> sterker broeikaseffect dan CO<sub>2</sub>. De methaanemissies kunnen worden uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-equivalente emissies door ze te vermenigvuldigen met 28. Doordat trucks veel minder methaan uitstoten dan CO<sub>2</sub>, is het broeikaseffect van methaan per gereden kilometer veel lager dan van CO<sub>2</sub>.

Wanneer de uitstoot van methaan wordt meegenomen in CO<sub>2</sub>-equivalente emissies, stoten LNG-trucks met vonkontsteking 5% tot 10% minder CO<sub>2,eq</sub> uit dan dieseltrucks (op basis van twee door TNO gemeten LNG trucks)<sup>6</sup>. De CO<sub>2,eq</sub> van een LNG-truck met een motor op basis van het zelfontbrandingsprincipe waren bij TNO-metingen ongeveer 19% lager<sup>7</sup>.

Naast uitlaatemissies kunnen LNG-voertuigen op andere manieren broeikasgasemissies veroorzaken, namelijk:

- N<sub>2</sub>O-uitlaatemissies (een derde broeikasgas, 265 sterker dan CO<sub>2</sub>) geproduceerd in de katalysator;
- 'Boil-off': het afblazen van de brandstoftank wanneer de druk daarin te hoog wordt;

<sup>5</sup> IPCC, 2014: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp

<sup>6</sup> TNO 2019 R10193 Emissions testing of a Euro VI LNG-diesel dual fuel truck in the Netherlands

<sup>7</sup> TNO 2017 R11336 Emissions testing of two Euro VI LNG heavy-duty vehicles in the Netherlands: tank-to-wheel emissions

- Afblazen, bewust ontluchten van gas om de druk in de tank te verlagen, de tank te legen voor reparatie, om restgas uit de tank te laten ontsnappen of om het voertuig aan het einde van de levensduur te demonteren;
- Lekkage van methaan uit buizen die niet (meer) gasdicht zijn

Over de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van lekkage, afblazen en boil-off zijn slechts beperkt gegevens beschikbaar. Om die reden is het niet mogelijk om met voldoende zekerheid te stellen wat het effect ervan is op de totale broeikasgasemissies van LNG-trucks.

Elektrische en waterstofauto's hebben geen CO<sub>2</sub>-uitlaatemissies.

Bij het gebruik van pure biobrandstoffen zijn de CO<sub>2</sub>-uitlaatemissies nul volgens internationale rekenregels (IPCC).

### **Ketenemissies (WTW)**

Wanneer ook de broeikasgasemissies als gevolg van productie en distributie van energiedragers in ogenschouw wordt genomen, ontstaat een ander beeld.

Voor diesel geldt dat de CO<sub>2</sub>-emissies ten gevolge van productie en distributie ruim 31% bedragen van de totale ketenemissies<sup>8</sup>. Voor LNG is dat ongeveer 32%<sup>8</sup>. Voor elektrische en waterstoftrucks geldt dat alle ketenemissies vrijkomen bij productie en distributie.

Het gebruik van biobrandstoffen kan leiden tot lagere CO<sub>2</sub>-ketenemissies. Doordat de biomassa die is gebruikt voor de productie van biobrandstof evenveel CO<sub>2</sub> heeft opgenomen als door het voertuig wordt uitgestoten, zijn er netto geen CO<sub>2</sub>-uitlaatemissies. Echter, de productie en distributie van biobrandstoffen veroorzaken wel CO<sub>2</sub>-emissies. De totale CO<sub>2</sub>-ketenemissies zijn daarom wel hoger dan nul. Het gebruik van pure FAME of HVO (op basis van de momenteel in Nederland gebruikte productieketens) leidt tot respectievelijk 87% en 92% minder CO<sub>2</sub>-ketenemissies dan fossiele diesel. Het gebruik van B7, waarbij dergelijke biobrandstoffen beperkt worden bijgemengd bij fossiele diesel, leidt tot ongeveer 7,3% CO<sub>2</sub>-emissiereductie.

Ook het gebruik van bio-LNG in plaats van fossiele LNG kan de ketenemissies verlagen. De mate waarin dat gebeurt is afhankelijk van de grondstof en de productiemethode. Bij gebruik van GFT-afval, zouden de CO<sub>2</sub>-ketenemissies ongeveer 69% lager zijn dan van de fossiele equivalent<sup>9</sup>. Momenteel is er nog weinig of geen bio-LNG in Nederland beschikbaar. Doordat er bij de diesel die in Nederland wordt getankt wél dieselvervangers uit biomassa zijn bijgemengd, wordt een deel van het CO<sub>2</sub>-voordeel van LNG-voertuigen hebben bij de uitlaatemissies, teniet gedaan wanneer de hele energieketen wordt beschouwd. Daarom geldt dat, wanneer de uitstoot van methaan wordt meegenomen in CO<sub>2</sub>-equivalente emissies, LNG-trucks met vonkontsteking ongeveer evenveel CO<sub>2</sub>-ketenemissies uitstoten als dieseltrucks. Voor de door TNO gemeten LNG-truck met een motor op basis van het zelfontbrandingsprincipe zijn het CO<sub>2</sub>-ketenemissies nog ongeveer 12% lager.

---

<sup>8</sup> Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2019. Naleving verplichtingen wet- en regelgeving Energie voor Vervoer.

<sup>9</sup> CO<sub>2</sub>-balansen groengasketens Vergisting en vergassing. Delft, CE Delft, juni 2019

De ketenemissies van elektrische voertuigen is afhankelijk van het energiegebruik van het voertuig en de wijze waarop de elektriciteit wordt opgewekt. Doordat er momenteel maar zeer beperkt elektrische vrachtwagens op de weg zijn, is het nog niet mogelijk om een eerlijke en exacte vergelijking te maken van de ketenemissies van broeikasgassen. In een recent Nederlands pilotproject waarin de inzet van elektrische vrachtvoertuigen is geëvalueerd, waren de CO<sub>2</sub>-ketenemissies van elektrische vrachtwagens bijna 60% lager bij de huidige Nederlandse energiemix. Voor de geëvalueerde trekker-oplegger was dat ruim 30%. Een andere studie waarin het energiegebruik van trucks op verschillende energiedragers is vergeleken laat een CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductie zien van ongeveer 40% bij de huidige Nederlandse elektriciteitsmix<sup>10</sup>. Gegeven het beperkte aantal voertuigen waaraan is gemeten en het feit dat de gemeten voertuigen niet equivalent zijn aan de gemiddelde dieselveertuigen in termen van laadcapaciteit en actieradius, kunnen er nog geen algemene conclusies aan worden verbonden.

Gegeven het beperkte aantal voertuigen waaraan is gemeten en het feit dat de gemeten voertuigen niet equivalent zijn aan de gemiddelde dieselveertuigen in termen van laadcapaciteit en actieradius, kunnen er nog geen algemene conclusies aan worden verbonden.

Ook voor waterstoftrucks geldt dat er nog in Nederland nog geen uitgebreid onafhankelijk onderzoek is gedaan naar het energiegebruik. Op basis van het energiegebruik uit een studie waarin trucks op verschillende energiedragers worden vergeleken, zijn de CO<sub>2</sub>-ketenemissies van waterstoftrucks vergelijkbaar met die van dieseltrucks wanneer de waterstof wordt gehaald uit aardgas. Wanneer de waterstof echter wordt geproduceerd door middel van windenergie, zijn de CO<sub>2</sub>-ketenemissies ongeveer 93% lager dan van fossiele benzine of diesel.

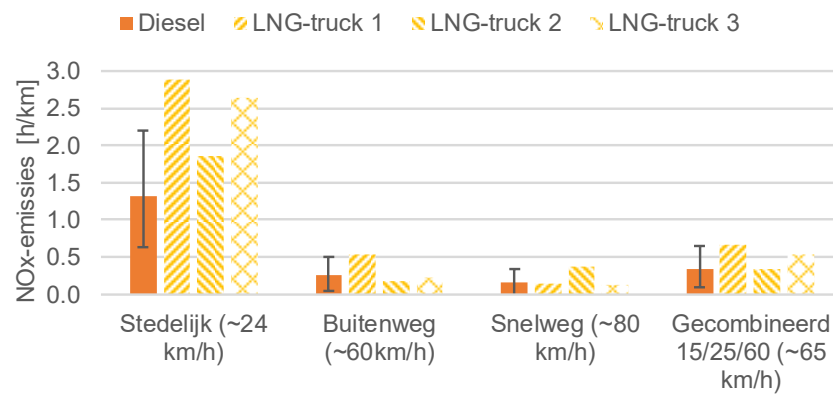
## 2.2 Luchtkwaliteit

Vanwege de dominantie van diesel in de Nederlandse vrachtautovloot, zijn er in het recente verleden maar beperkt NO<sub>x</sub>- en PM<sub>10</sub>-emissiemetingen verricht aan vrachtwagens op andere brandstoffen. Wel zijn er recent drie LNG-trucks gemeten. Voor deze gemeten LNG-trucks geldt dat de NO<sub>x</sub>-emissieniveaus tijdens langeafstandsritten vergelijkbaar zijn met die van dieselveertuigen (zie Figuur 1). Ook bij gebruik in de stad is dat het geval, echter het verschil tussen de verschillende gemeten LNG-voertuigen is bij deze toepassing aanzienlijk. Het aandeel NO<sub>2</sub> in de totale NO<sub>x</sub>-uitstoot is voor de geteste LNG-vrachtauto's veel lager dan voor vergelijkbare dieseltrucks. Als gevolg hiervan kan de lokale bijdrage van een LNG-truck aan de NO<sub>2</sub>-concentratie in de buitenlucht onder bepaalde omstandigheden (bv. ozonconcentratie) lager zijn dan van een equivalente dieseltruck.

De uitstoot van fijnstofdeeltjes van de gemeten LNG-trucks is vergelijkbaar met die van dieseltrucks.

---

<sup>10</sup> FCH 2, 2017. Fuel Cells and Hydrogen Applications for Regions and Cities Vol. 2. Development of Business Cases for Fuel Cells and Hydrogen Applications for European Regions and Cities. Reference Number FCH JU 2017 D4259



*Figuur 1: Gemeten NO<sub>x</sub>-emissies van drie gemeten moderne Euro VI LNG trucks in vergelijking met gemeten NO<sub>x</sub>-emissies van dieseltrucks. De 'error bars' representeren de minimale en maximale waarden van de gemeten dieselveertuigen.*

Vrachtwagens en trekker-oplegger op elektriciteit en waterstof stoten geen NO<sub>x</sub> uit en ook geen fijnstof uit de uitlaat. Bij slijtage van banden en remmen komt wel fijnstof vrij. Die is van dezelfde orde als die van voertuigen op diesel of LNG.

### 3 Infrastructuur

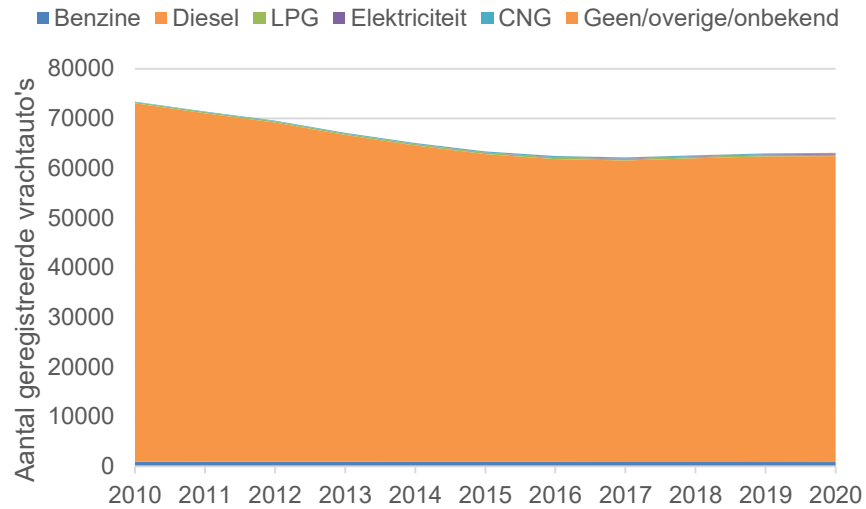
Nederland kent een dicht netwerk van tankstations. Bijna alle tankstations bieden zowel benzine al diesel aan. Er zijn 27 locaties waar LNG kan worden getankt. In sommige gevallen is dit bij een tankstation dat ook andere energiedragers aanbiedt. In andere gevallen zijn het stations die enkel LNG aanbieden. Het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen groeit snel en bedraagt al ruim vijftigduizend. Deze zijn gericht op personen- en bestelauto's. Voor elektrische vrachtwagens en trekkeropleggers is nog geen openbaar oplaadnetwerk beschikbaar. Het aantal waterstoftankstations groeit ook, maar is nog beperkt. Dit komt doordat het aantal voertuigen op waterstof nog beperkt is.

*Tabel 2: Aantallen vul- en laadpunten voor diverse energiedragers*

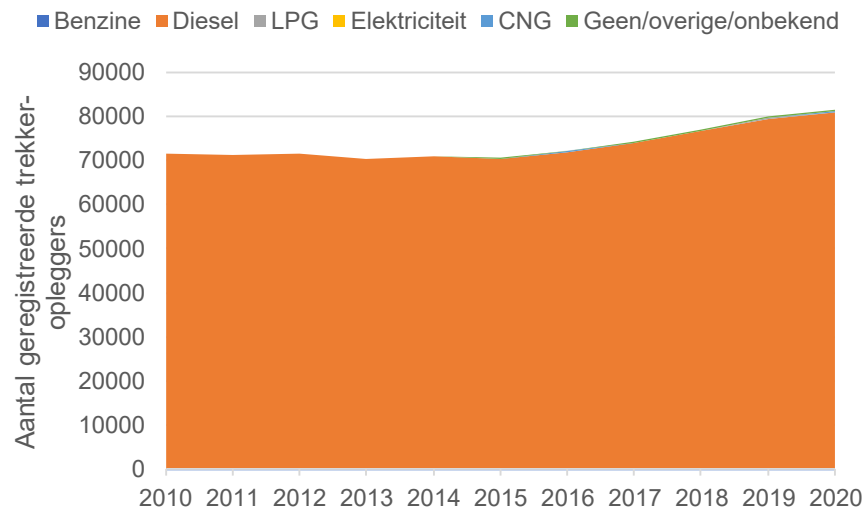
	Aantal infrastructuur
Benzine-/Dieseltankstations	4.145
LNG-tankstations	27
(Snel)-laadpalen personenwagens	50.774
(Snel)-laadpalen vrachtwagens	nvt
Waterstoftankstations	4

## 4 Vervoermiddel

### 4.1 Beschikbaarheid in Nederland



Figuur 2: Historische samenstelling van het Nederlandse vrachtauto's naar energiedragers.



Figuur 3: Historische samenstelling van het Nederlandse trekker-opleggers naar energiedragers.

De historische samenstelling van de vloot vrachtwagens en trekker-opleggers laat zien dat diesel sinds lange tijd de dominante brandstof is voor vrachtauto's en trekker-opleggers met respectievelijk 98% en 99% van de geregistreerde voertuigen

## 4.2 Betaalbaarheid

De betaalbaarheid is geen onderdeel geweest van het project waaruit deze publicatie is voortgekomen. Waarschijnlijk zullen de kosten van de verschillende combinaties van energiedragers en voertuigcategorieën in de nabije toekomst nader worden onderzocht en toegevoegd aan deze publicatie.

## 4.3 Voertuigkenmerken

Voertuigen op LNG hebben typisch een lagere actieradius dan voertuigen op diesel. Echter door het toepassen van een extra brandstoftank, kan deze actieradius worden vergroot naar een vergelijkbare waarde.

De actieradius van elektrische vrachtwagens en trekker-opleggers is afhankelijk van de grootte van het geïnstalleerde accupakket. Hoe groot de accupakketten van serie-geproduceerde elektrische vrachtwagens en trekker-opleggers zal zijn en of afnemers hierin een keuze hebben is nog niet bekend. Desalniettemin zullen elektrische vrachtwagens de komende jaren gemiddeld een lagere actieradius hebben dan dieselveertuigen. De actieradius van waterstofvrachtwagens zal waarschijnlijk aanzienlijk groter zijn dan die van elektrische voertuigen, maar kleiner dan die van dieselveertuigen.



## 5 Ondertekening

Den Haag, 3 juli 2020



Arjan Eijk  
Projectleider

TNO



Maarten Verbeek  
Auteur