

ENERGIE-BEOORDELING

HOLDING L'ORTYE B.V.

2023

T.b.v. CO₂-Prestatieladder (3.B.1)



L'Ortye



Holding L'Ortye B.V. (14044763)

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Inhoudsopgave | 2 |
| Revisieoverzicht..... | 3 |
| 1. Inleiding | 4 |
| 2. Energiebeoordeling | 4 |
| 2.1 Reductiemogelijkheden scope 1 (directe emissies) | 4 |
| 3. Reductiemogelijkheden scope 2 (indirecte emissies) en zakelijk reizen..... | 12 |
| 4. Overzicht reductiedoelstellingen | 14 |
| 4.1 Reductiedoelstelling | 14 |
| 4.2 Evaluatie 2023 | 14 |
| 4.3 Doelstellingen 2020-2025..... | 15 |
| 5. Plan van Aanpak | 19 |
| 6. Bijlagen | 22 |

Revisieoverzicht

In onderstaand overzicht wordt per wijziging van dit document de datum van de versie aangegeven en wordt toegelicht welke wijzigingen zijn doorgevoerd.

Bij elke versie zal het versienummer van het document worden opgehoogd (1.0, 2.0, 3.0).

Conceptversies worden aangeduid met .punt versies (0.1, 0.2, 1.1, 1.2).

Alleen de definitieve volgende versie (1.0, 2.0) wordt formeel vrijgegeven. Alle wijzigingen ten opzichte van de vorige geaccordeerde versie worden dan goedgekeurd.

| Versie | Datum | Wijziging |
|------------|-------------------|--|
| 1.0 | December 2015 | Energie auditverslag 2014 opgesteld |
| 1.1 | Maart 2016 | Aangepast naar aanleiding van externe audit en interne audit. Doelstellingen geformuleerd. |
| 2.0 | 6 April 2016 | Toevoeging bijlagen met Energieverbruikers en toelichting op diepgang energiebeoordeling in paragraaf 2.1. |
| 2.1 | December 2016 | Concept energiebeoordeling 2015 opgesteld. |
| 2.2 | 8 januari 2017 | Besproken nav interne beoordeling |
| 3.0 | 25 januari 2017 | Definitieve versie over 2015 |
| 4.0 | 20 september 2017 | Bijgewerkt naar aanleiding van emissie rapportage 2016 |
| 4.3 | 31 mei 2018 | Concept energiebeoordeling 2017 opgesteld |
| 5.0 | 18 juni | Definitieve energiebeoordeling 2017 opgesteld na overleg met directie en betrokkenen. |
| 5.3 | 15 april 2019 | Concept energiebeoordeling 2018 opgesteld |
| 5.4 | 19 juni 2019 | Concept energiebeoordeling 2018 aangepast naar aanleiding van interne audit. |
| 6.0 | 4-juli-2019 | Definitieve energiebeoordeling 2018 |
| 7.0 | 24 maart 2020 | Definitieve energiebeoordeling 2019 |
| 8.0 | 19 april 2021 | Definitieve energiebeoordeling 2020 |
| 9.0 | 23 april 2021 | Aangepaste energiebeoordeling 2020 n.a.v. interne audit |
| 10 | 16 april 2022 | Definitieve energiebeoordeling 2021 |
| 11 | 9 mei 2023 | Definitieve energiebeoordeling 2022 |
| 12 | 20 november 2023 | Aangepaste energiebeoordeling 2022 n.a.v. externe audit |
| 13 | 22 maart 2024 | Definitieve energiebeoordeling 2023 |
| 14 | 9 april 2024 | Aangepaste energiebeoordeling 2023 n.a.v. interne audit |

1. Inleiding

L'Ortye B.V. hecht grote waarde aan duurzaamheid en het milieu. Daarom zijn de kwantitatieve en kwalitatieve reductiedoelstellingen van L'Ortye in kaart gebracht.

Het reduceren van de CO₂-emissie is van groot belang voor de leefbaarheid van de aarde en het milieubeleid van L'Ortye. In dit energie-audit verslag worden reductiemaatregelen inclusief doelstellingen weergegeven en toegelicht om de CO₂-emissie te reduceren binnen de organisatie.

L'Ortye zal in relatie tot de doelstellingen haar CO₂-emissie op de volgende onderdelen reduceren:

- Brandstofverbruik wagenpark;
- Brandstofverbruik materieel;
- Gasverbruik;
- Elektriciteitsverbruik.

Jaarlijks zullen door de energiebeoordelingen de resultaten, ontwikkelingen en mogelijkheden ten aanzien van energieverbruik reductie worden beoordeeld.

Dit document heeft betrekking op invalshoek A (2.A.3) en invalshoek B (Reductie) zoals staat beschreven in het 'handboek CO₂-prestatieladder.' L'Ortye heeft haar ambities op het gebied van milieuzorg structureel vastgelegd door middel van certificering voor ISO 14001 en de CO₂-prestatieladder. Voor de CO₂-prestatieladder zal worden voldaan aan de eisen met betrekking tot prestatieniveau 3. Beide systemen borgen een gestructureerde aanpak van verbeteringen in de milieuzorg en de reductie van CO₂-emissies.

In deze rapportage wordt de CO₂-uitstoot van het jaar 2023 vergeleken met het basisjaar 2020. Tevens zal per reductiedoelstelling een tussentijdse status worden weergegeven en worden indien mogelijk en/of noodzakelijk de reductiedoelstellingen bijgesteld.

2. Energiebeoordeling

De energiebeoordeling is opgebouwd uit:

- a) een analyse op hoofdlijnen van het huidige en historische energieverbruik en
- b) een meer gedetailleerde analyse voor het identificeren van de installaties, machines, voertuigen of processen die een significante invloed op het energieverbruik hebben en
- c) het identificeren, vastleggen van prioriteiten en documenteren van kansen voor verbetering van de energieprestatie.

2.1 Reductiemogelijkheden scope 1 (directe emissies)

| Scope | Categorie | CO ₂ -emissie 2023 | | CO ₂ -emissie 2020 | |
|-------|-----------------------|-------------------------------|----------------|-------------------------------|----------------|
| | | (ton) | (%) | (ton) | (%) |
| 1 | Gasverbruik | 32,29 | 0,93% | 42,69 | 1,15% |
| | Wagenpark | 2876,44 | 83,14% | 2934,57 | 79,27% |
| | Materieel | 550,85 | 15,92% | 724,56 | 19,57% |
| | Airco en Koeling | 0,00 | 0,00% | 0,00 | 0,00% |
| | Totaal scope 1 | 3.459,58 | 100,00% | 3701,82 | 100,00% |

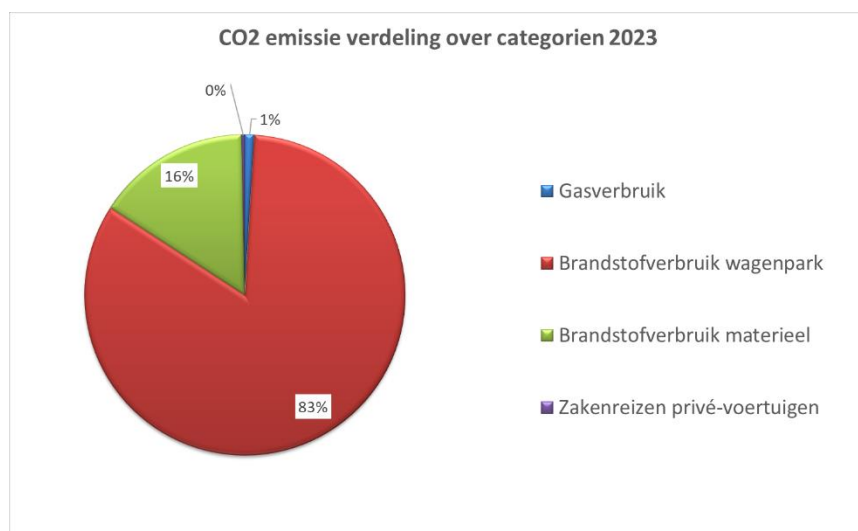
Tabel 1 Scope 1 emissie 2023 t.o.v. 2020

2.1.1 Brandstofverbruik wagenpark en materieel

Het wagenpark en het materieel van L'Ortye is verantwoordelijk voor 98,77% van de totale CO₂-uitstoot van de organisatie (99,07% van de totale scope 1 emissie van de organisatie). Deze verhoudingen zijn al enkele jaren stabiel (98,95% in 2022, 98,4% in 2021, 98,52% in 2020, 98,57% in 2019 en 98,66% in 2018). Door de inkoop van duurzaam opgewekte gecertificeerde groene windkrachtenergie (ingaaande op 1-1-2017) bestaat vrijwel de volledige emissie uit scope 1 emissie.

Binnen de scope 1 emissie zijn het wagenpark en het materieel respectievelijk verantwoordelijk voor 83,14% en 15,92% van de CO₂ uitstoot. Deze verhouding is ook nagenoeg ongewijzigd gebleven ten opzichte van het basisjaar 2020. Deze emissie is inclusief de uitstoot ten gevolge van het AdBlue verbruik (verbruik van AdBlue is positief voor onder andere fijnstof emissie, maar veroorzaakt wel CO₂ emissie).

Ten behoeve van deze energie beoordeling zijn de significante verbruikers geïnventariseerd. Deze zijn opgenomen in de bijlagen. Daarbij zijn de verbruiken aangegeven op basis van bemetering op basis van feitelijke verreden kilometers en getankte hoeveelheden brandstof. Maatregelen gericht op de reductie van dit verbruik zijn in dit document verder beschreven.



Figuur 1 CO₂ emissie verdeling per categorie

2.1.2 Analyse Wagenpark

De ontwikkeling van het brandstofverbruik door het wagenpark (exclusief holding) is in onderstaande grafieken weergegeven.



Het verbruik is met ruim 14.000 liter (1,6%) gedaald in 2023 ten opzichte van het voorgaande jaar 2022. Het totale jaarverbruik van 2023 is daarmee ten opzichte van het basisjaar 2020 met ruim 24.000 liter diesel gedaald (2,7%).

In bijlage A is een meer gedetailleerd overzicht van de individuele (vracht)voertuigen opgenomen. Bij de verdere analyse van het brandstofverbruik van het wagenpark worden de in bijlage A opgenomen voertuigen betrokken. Ingehuurde voertuigen worden daarbij niet meegenomen in de analyse.

Het gemiddelde verbruik van de vrachtvoertuigen is in 2023 ten opzichte van 2022 gedaald met 2,35%.

| Overzicht gebruik | 2023 | | | | 2022 | | | |
|------------------------------|------------------|----------------|-------------------|---------------------------------|------------------|----------------|-------------------|---------------------------------|
| | Km's | Liters | Verbruik l/1000km | Vershil in verbruik vorige jaar | Km's | Liters | Verbruik l/1000km | Vershil in verbruik vorige jaar |
| Totaal Containerauto 4x2 | 292.595 | 81.796 | 279,55 | -2,8% | 297.099 | 85.449 | 287,61 | 0,7% |
| Totaal Containerauto 6x2 | 390.157 | 120.730 | 309,44 | 6,8% | 424.821 | 123.100 | 289,77 | -4,5% |
| Totaal Containerauto 6x4/8x4 | 91.653 | 29.363 | 320,37 | -9,1% | 104.683 | 36.898 | 352,47 | -5,5% |
| Totaal Huisvuilauto | 205.882 | 80.690 | 391,92 | -1,2% | 202.233 | 80.204 | 396,59 | 0,5% |
| Totaal Kippers 8x4 | 17.925 | 10.199 | 568,99 | -17,8% | 41.180 | 28.501 | 692,10 | 10,8% |
| Totaal Kippers 10x4/10x8 | 179.744 | 102.768 | 571,75 | 1,0% | 234.528 | 132.808 | 566,28 | -1,0% |
| Totaal Kraanauto 6x2/6x4 | 192.032 | 77.873 | 405,52 | 2,5% | 206.241 | 81.600 | 395,65 | 1,8% |
| Totaal Trekker 4x2/6x2 | 1.106.088 | 355.426 | 321,34 | -0,4% | 980.972 | 316.486 | 322,63 | 0,8% |
| EINDTOTAAL: | 2.476.076 | 858.845 | 346,86 | -2,35% | 2.491.757 | 885.047 | 355,19 | -0,68% |

Het aantal afgelegde kilometers is gedaald met 15.681 km's (0,63%) ten opzichte van 2022. De daling in de verbruikte hoeveelheid brandstof was 26.202 liter 2,96%. Er is dus sprake van een afname van het brandstofverbruik per gereden km (2,35%)

Nadere analyse van het afgelegde aantal kilometers per voertuigcategorie laat de volgende resultaten zien:

- De categorie Trekker 4x2/6x2, verantwoordelijk voor het grootste aandeel van het brandstofverbruik, laat een daling van 0,4% zien (na een daling van 0,8% in 2022).
- De categorie Containerauto 6x4/8x4 laat wederom een grote reductie van 9,1% zien.

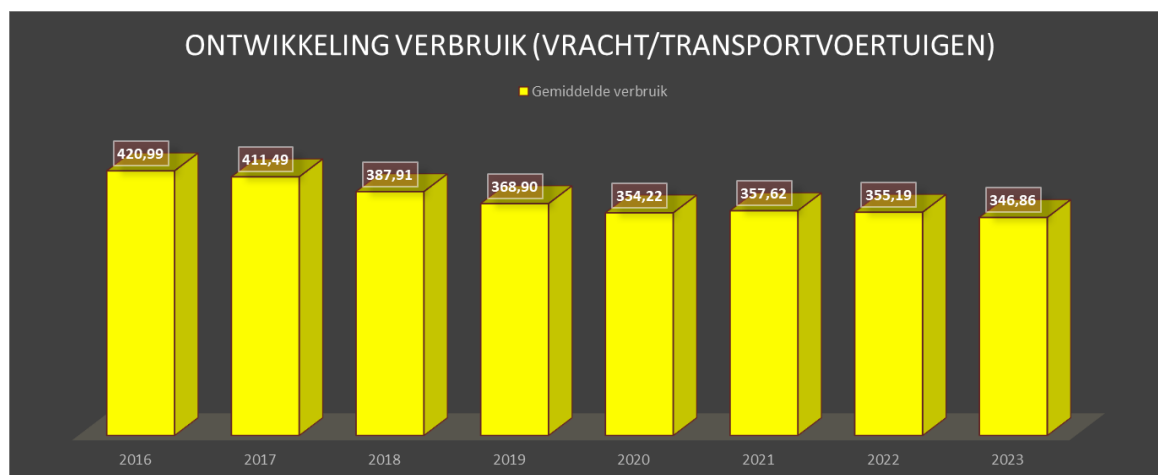
- De categorie Kippers 8x4 laat een grote daling van 17,8% zien, na een stijging van 10,8% in 2022.
- De categorie Containerauto's 4x2 laat een daling van 2,8% zien.
- De categorie huisvuilauto laat een daling van 1,2% zien.
- Categorieën waarvan het verbruik in 2023 ten opzichte van 2022 is gestegen zijn Containerauto's 6x2 (6,8%), Kippers 10x4/10x8 (1,0%), en de Kraanauto 6x2/6x4 (2,5%).

In onderstaand overzicht worden de gemiddelde verbruiken per categorie over de afgelopen jaren aangegeven.

| Overzicht gebruik | 2023 | | | 2022 | | | 2021 | | | 2020 | | |
|------------------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|----------------|-------------------|
| | Km's | Liters | Verbruik l/1000km | Km's | Liters | Verbruik l/1000km | Km's | Liters | Verbruik l/1000km | Km's | Liters | Verbruik l/1000km |
| Totaal Containerauto 4x2 | 292.595 | 81.796 | 279,55 | 297.099 | 85.449 | 287,61 | 302.062 | 86.239 | 285,50 | 289.605 | 87.892 | 303,49 |
| Totaal Containerauto 6x2 | 390.157 | 120.730 | 309,44 | 424.821 | 123.100 | 289,77 | 372.776 | 113.157 | 303,55 | 423.098 | 123.235 | 291,27 |
| Totaal Containerauto 6x4/8x4 | 91.653 | 29.363 | 320,37 | 104.683 | 36.898 | 352,47 | 139.745 | 52.111 | 372,90 | 153.829 | 70.493 | 458,26 |
| Totaal Huisvuilauto | 205.882 | 80.690 | 391,92 | 202.233 | 80.204 | 396,59 | 199.778 | 78.859 | 394,73 | 213.034 | 85.927 | 403,35 |
| Totaal Kippers 8x4 | 17.925 | 10.199 | 568,99 | 41.180 | 28.501 | 692,10 | 42.219 | 26.368 | 624,56 | 46.709 | 25.124 | 537,88 |
| Totaal Kippers 10x4/10x8 | 179.744 | 102.768 | 571,75 | 234.528 | 132.808 | 566,28 | 245.470 | 140.338 | 571,71 | 256.218 | 133.931 | 522,72 |
| Totaal Kraanauto 6x2/6x4 | 192.032 | 77.873 | 405,52 | 206.241 | 81.600 | 395,65 | 221.858 | 86.188 | 388,48 | 219.719 | 87.028 | 396,09 |
| Totaal Trekker 4x2/6x2 | 1.106.088 | 355.426 | 321,34 | 980.972 | 316.486 | 322,63 | 1.015.851 | 325.016 | 319,94 | 878.781 | 283.719 | 322,85 |
| EINDTOTAAL: | 2.476.076 | 858.845 | 346,86 | 2.491.757 | 885.047 | 355,19 | 2.539.759 | 908.275 | 357,62 | 2.480.993 | 897.348 | 361,69 |

Het overall verbruik is gedaald naar 347 liter/1000km.

De afgelopen jaren is sprake van een structurele daling van het overall gemiddelde verbruik.



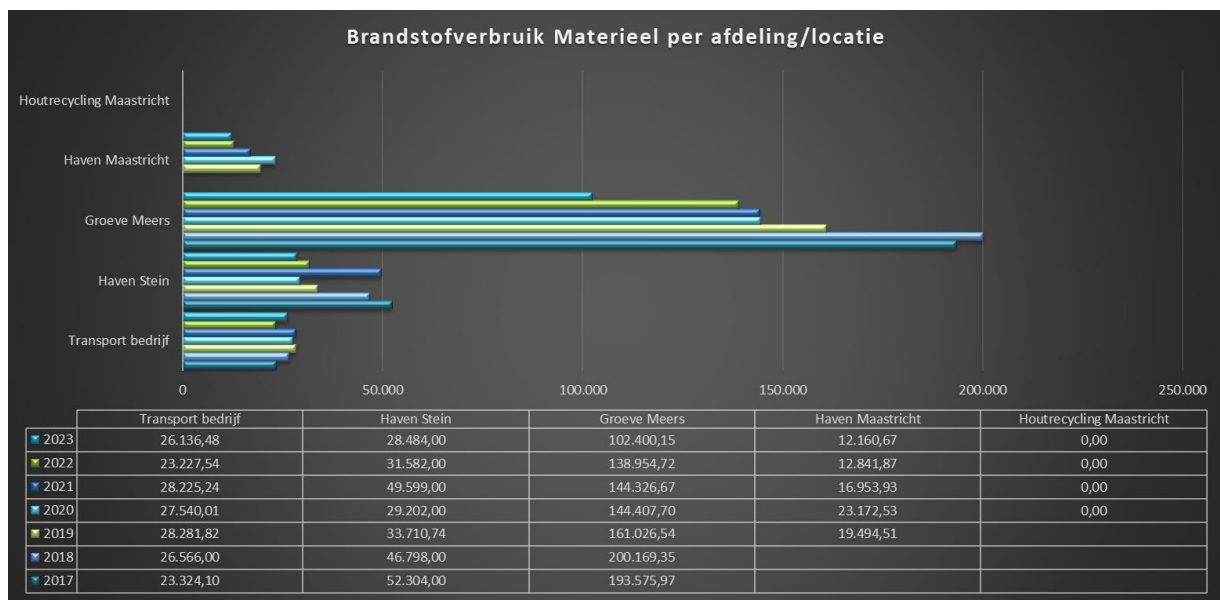
2.1.3 Analyse Materieel

De ontwikkeling in het verbruik door Materieel (in liters) is in onderstaande grafieken weergegeven.



Het verbruik van brandstof door Materieel is in 2023 gedaald met 37.425 liter. Nadere analyse van het verbruik per afdeling/locatie wijst uit dat de daling in 2023 ten opzichte van 2022 het saldo is van:

- daling van het verbruik in Haven Stein: 3.098 liter (-9,8%)
- stijging van het verbruik van transportbedrijf: 2.909 liters (+12,5%)
- daling van het verbruik in Haven Maastricht: 681 liter (-5,3%).
- daling van het verbruik in de groeve: 36.555 liters (-26,3%)



De daling van het verbruik van het materieel per locatie is het saldo van verschuivingen in materieel en inzet daarvan (zie bijlage B). Vervangingsinvesteringen hebben geleid tot vermindering in het verbruik.

2.2 Status Reductie maatregelen Scope 1

Door te focussen op scope 1 emissie ten gevolge van brandstofverbruik van wagenpark en materieel is de grootste bijdrage aan de CO₂-reductie te behalen. Om het brandstofverbruik te reduceren zijn een groot aantal reductiemaatregelen toepasbaar (zie paragraaf 2.2.1 t/m 2.2.7).

2.2.1 Het Nieuwe Rijden & Het Nieuwe Draaien

Het opleiden en trainen van de medewerkers in de aspecten van veilig en bewust omgaan met het voertuig en materieel zal leiden tot een verlaging van het brandstofverbruik.

Voor voertuigen zoals personenauto's of bedrijfsvoertuigen is de training "het nieuwe rijden" ontwikkeld. Een dergelijke opleiding is ook ontwikkeld voor het werken met materieel "het nieuwe draaien". Deze trainingen geven niet alleen reductie van de CO₂-uitstoot maar tevens een directe kostenbesparing. Een belangrijk onderdeel van het geheel is de betrokkenheid van de medewerkers. Door middel van bijeenkomsten en intern overleg wordt de betrokkenheid bij de medewerkers periodiek gestimuleerd.

Deze trainingen zijn onderdeel van het reguliere opleidingstraject.

2.2.2 Optimaliseren logistiek

Door continue optimalisatie van de logistieke planning met leveranciers en onderaannemers is het mogelijk om het aantal transportkilometers te reduceren. Daarbij is het van belang om duidelijk en helder samen te werken met de leveranciers en onderaannemers. Ook de inzet van werknemers, leveranciers en onderaannemers die dichterbij de projectlocaties zijn gelegen dragen bij aan het reduceren van de transportbewegingen en tegelijkertijd het verminderen van de CO₂-uitstoot. Als laatste wordt ook volop aandacht besteed aan het optimaliseren van rittencombinaties voor onze klanten om zodoende zo min mogelijk "lege" kilometers te rijden en de prestatie (=output) per gereden kilometer (=input) te vergroten.

Op de afdeling planning beschikt men over moderne routeplanningsoftware die het mogelijk maakt om opdrachten zo optimaal mogelijk te combineren zodat onnodige kilometers (en dus brandstof) wordt voorkomen. Vaste ritten staan in het systeem en losse orders worden zoveel mogelijk gecombineerd. Periodiek vindt een analyse plaats. Dit heeft al geleid tot specifieke acties (depots).

2.2.3 Stationering vrachtwagens op laad- en losplaatsen

Om onnodige vrachtwagenkilometers te voorkomen worden bij meerdaagse werkzaamheden, indien mogelijk, vrachtwagens gestationeerd op de laad- of loslocaties. Voor woon-werkverkeer kan, in die situatie, gebruik worden gemaakt van carpoolen.

2.2.4 Boordcomputers

In de loop van 2016 is rijstijl analyse software toegepast waarmee ook het verbruik van chauffeurs gemonitord kan worden. Sinds 2017 worden de periodieke rapportages teruggekoppeld aan de chauffeurs zodat meer inzicht ontstaat in hun rij-prestaties. Dit pakket wordt toegepast op het vrachtwagen park. Voor de implementatie is een projectgroep samengesteld (Hoofd Logistiek, Planning en Projectleider). Ervaringen van andere gebruikers duiden op een besparingspotentieel tot 5%.

De rijstijl software is in 2018 geëvalueerd en er is gebleken dat een update/upgrade van de software vereist is om robuuste en betrouwbare stuurinformatie te leveren. Deze update/upgrade was gepland voor eind 2018. Vanwege de invoering van een nieuw ERP systeem, dat de nodige tijd en capaciteit in beslag neemt, is de verdere invoering van de rijstijl software doorgeschoven naar 2020. In 2021 is het gebruik van de boordcomputers in combinatie met rijstijl software (Ecodrive) weer opgepakt. Inmiddels levert deze software

inzicht en stuurinformatie op en worden de resultaten teruggekoppeld en besproken met chauffeurs om de brandstofbesparing en duurzaam rijgedrag verder te stimuleren.

Het materieel in de groeve kan via online software gemonitord worden. Actuele posities en bewegingen zijn traceerbaar (obv GPS apparatuur). Ook zijn rapportage beschikbaar van stationaire draaitijden die mogelijk verkort kunnen worden door machines uit te schakelen.

2.2.5 Periodiek controleren bandenspanning

Periodiek wordt de bandenspanning van de vrachtwagens en het materieel gemeten en vastgelegd. Te lage bandenspanning wordt gecorrigeerd. Een te lage bandenspanning leidt immers tot verhoogd brandstofverbruik.

2.2.6 Gebruiken additieven

Het gebruiken van additieven kan ervoor zorgen dat het brandstofverbruik van de vrachtwagens wordt gereduceerd. Hieronder staan enkele voorbeelden van additieven uitgelegd die toepasbaar zijn.

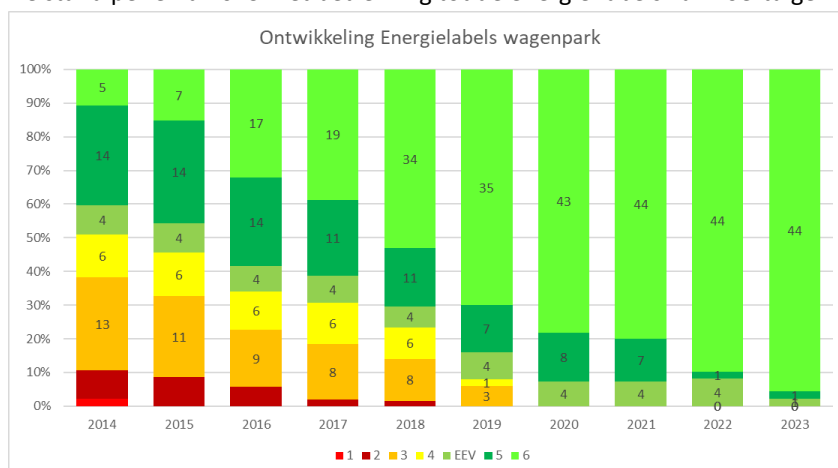
- Interflon: dit additief wordt aan motorolie toegevoegd om de smeereigenschappen te verbeteren en dus brandstof te besparen. Tevens wordt het toegevoegd aan smeerolie van tandwielkasten, versnellingsbakken, hydraulische systemen e.d. om wrijvingsweerstand te verminderen.
- Ad Blue: dit additief wordt aan de brandstof toegevoegd om de kwaliteit van de emissie (minder NOx) te verbeteren. Het is dus géén brandstof besparend additief. Vanaf Euro 5 motoren is de toevoeging van dit additief verplicht.
- Centron/X-bee: dit additief wordt toegevoegd aan de dieselbrandstof waardoor meer vermogen wordt opgewekt. Dit extra vermogen leidt tot minder verbruik per uur of kilometer.
- Duurzame brandstoffen: er komen steeds meer brandstoffen op de markt die kunnen leiden tot lagere CO₂ emissie. Mogelijkheden zijn GTL (Gas-to-Liquid) diesels of HVO diesel (diesel vervaardigd uit gerecyclede plantaardige oliën uit de voedingsindustrie). In 2017 is 20.821 liter GTL-diesel verbruikt in de haven.
- Naar de toekomst zal inzet van duurzame brandstoffen (bijvoorbeeld een HVO mix) worden onderzocht en stapsgewijs geïmplementeerd. De invoering daarvan wordt afhankelijk gesteld van de marktontwikkelingen en de vraag van opdrachtgevers.

2.2.7 Schonere/betere dieselmotoren

Vanaf 2014 worden alleen nog vrachtauto's die voorzien zijn van een Euro 6 motor aangeschaft.

In 2023 zijn wederom investeringen gedaan in moderne en zuinige voertuigen. Het effect van de verjonging en verduurzaming van het wagenpark zet steeds verder door. Vrijwel alle voertuigen zijn EURO6 voertuigen.

De stand per eind 2023 met betrekking tot de energie-labels van voertuigen was als volgt:



2.3 Gasverbruik

Het gasverbruik is in 2023 ten opzichte van 2022 licht gestegen. Gezien het feit dat het gasverbruik een relatief laag aandeel heeft in de totale emissie (0,93%), wordt hierop niet verder ingezoomd.

Het verbruik in M³ over de afgelopen jaren is als volgt weer te geven.



Sinds 2022 is het pand deels verwarmd met elektrische verwarming. Dit is de belangrijkste oorzaak voor de verlaging van het gasverbruik t.o.v. het basisjaar.

Reductiemogelijkheden liggen verder bij de bewustwording van de medewerkers.

Het gasverbruik kan gereduceerd worden door tijdschakelaars te plaatsen op het verwarmingssysteem. Op het kantoor en in de werkplaats wordt al gebruik gemaakt van deze tijdschakelaars. Zo wordt het pand alleen verwarmd tijdens kantooruren. Het bewustzijn van de medewerkers moet ervoor zorgen dat de airco en/of de verwarming niet onnodig aan wordt gezet. Zo kan de organisatie hierop besparen.

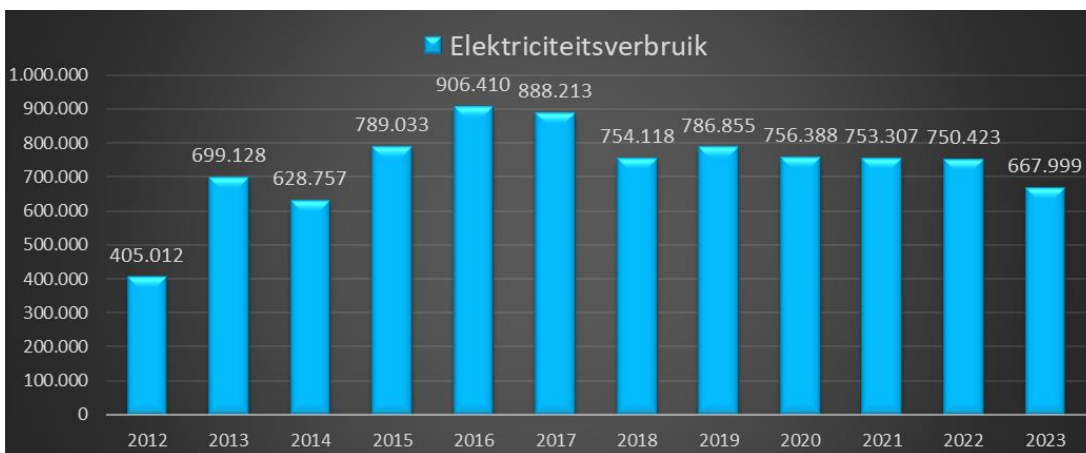
3. Reductiemogelijkheden scope 2 (indirecte emissies) en zakelijk reizen

| Scope | Categorie | CO ₂ -emissie 2023 | | CO ₂ -emissie 2020 | |
|-----------------|---|-------------------------------|----------------|-------------------------------|----------------|
| | | (ton) | (%) | (ton) | (%) |
| 2 | Elektriciteitsverbruik | 0,00 | 0% | 0,00 | 0% |
| Zakelijk reizen | Zakenreizen privé-auto | 10,41 | 100,0% | 12,65 | 100,00% |
| | Zakenreizen vliegtuig | 0,00 | 0% | 0,00 | 0% |
| | Totaal scope 2 + zakelijk reizen | 10,41 | 100,00% | 12,65 | 100,00% |

Tabel 2 Scope 2 emissie en zakelijk reizen 2023 t.o.v. 2020

3.1 Elektriciteitsverbruik

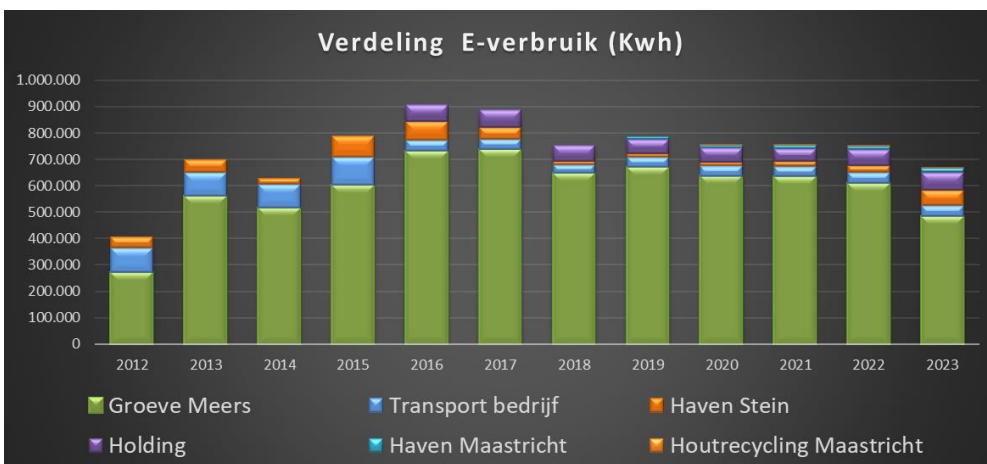
De ontwikkeling in het elektriciteitsverbruik van de laatste jaren is als volgt weer te geven.

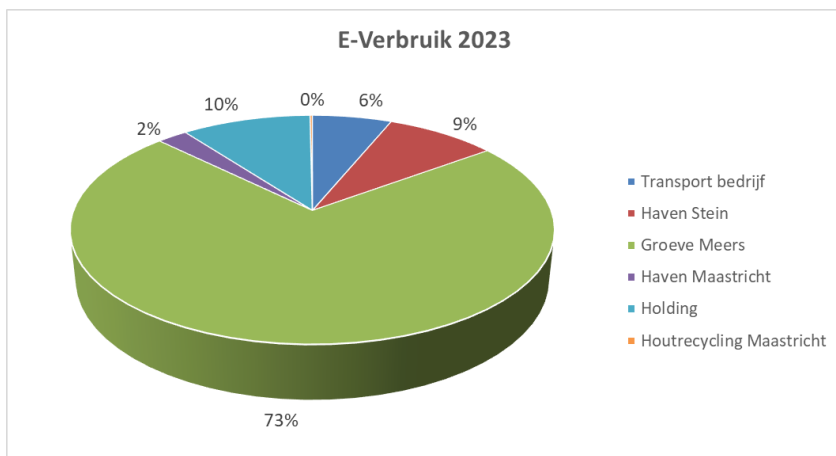


Het elektriciteitsverbruik van L'Ortye had een aandeel van 11,3% in 2016 in de totale CO₂-uitstoot. Door overschakeling naar groene stroom op 1 januari 2017 is de CO₂ emissie ten gevolge van het elektriciteitsverbruik gereduceerd tot 0. De verbruikte elektriciteit wordt in Nederland duurzaam opgewerkt door windmolens (WaarborgWind gecertificeerd door Stichting Milieukeur).

Ondanks dat deels elektrisch verwarmd wordt, is er geen sprake van een sterke toename van het verbruik.

Het elektriciteitsverbruik wordt met name veroorzaakt door de installatie in de Groeve in Meers (73% in 2023, was 81% in 2022, was 84% in 2021). De zeef-, sorteer- en breekinstallatie wordt elektrisch aangedreven.





3.2 Zakenreizen privé

De zakenreizen met een privé auto veroorzaken minder dan 1% van de totale CO₂-uitstoot van de organisatie. Toch zijn er een aantal mogelijkheden om de CO₂-uitstoot te verminderen. Bij inzet van nieuwe (lease)auto's wordt waar mogelijk een elektrisch aangedreven voertuig ingezet. Ook bij brandstof aangedreven voertuigen kan rekening worden gehouden met het energie-label van de auto's. Verder kunnen collega's samen naar projecten of bijeenkomsten rijden in plaats van afzonderlijk. De invloed op de privé keuzes zijn vanuit de werkgever beperkt.

3.3 Zakenreizen vliegtuig

Vliegereizen worden tot een minimum beperkt, in 2023 was geen sprake van vliegereizen. De (reis)afstand tot de meeste relaties beperkt zich tot Nederland, aangezien L'Ortye een regionaal opererend bedrijf is.

4. Overzicht reductiedoelstellingen

4.1 Reductiedoelstelling

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven ten aanzien van de reductiedoelstellingen m.b.t. CO₂ van de in hoofdstuk 2 en 3 genoemde mogelijkheden. Hierin is tevens aangegeven welk aandeel de bedrijfsactiviteiten van L'Ortye in scope 1 en 2 en zakelijk reizen hebben in de totale uitstoot van CO₂ in tonnen.

4.2 Evaluatie 2023

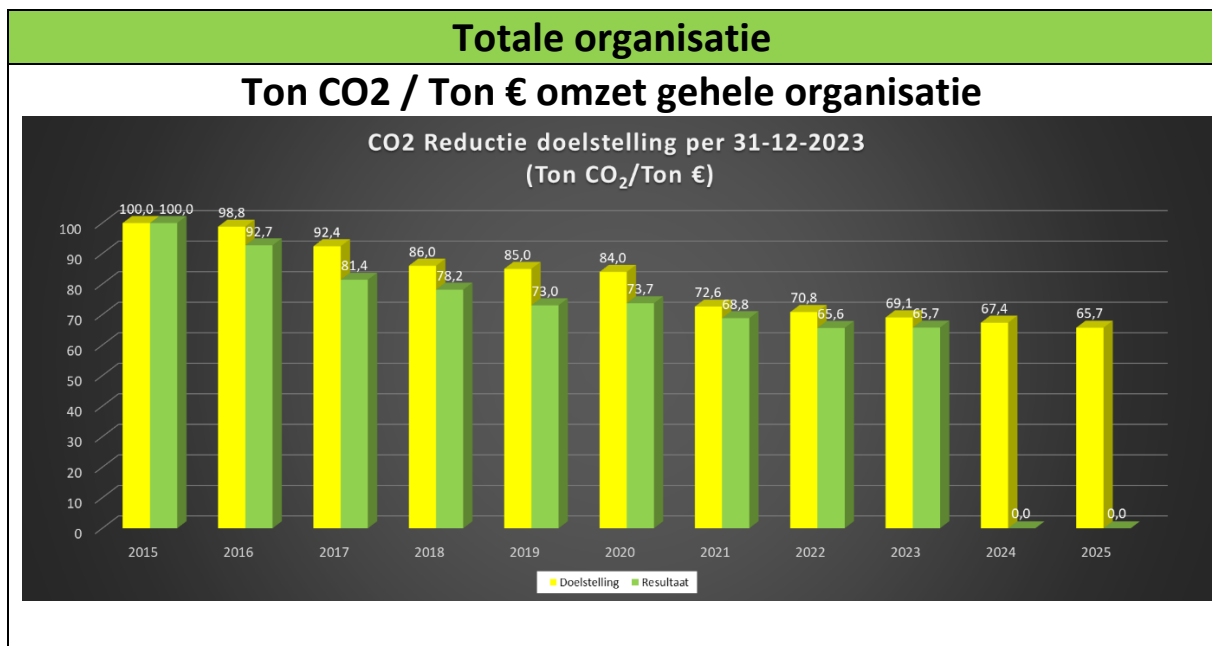
In 2020 is het basisjaar voor de CO₂ emissieberekening aangepast naar 2020 en zijn de doelstellingen geformuleerd tot 2025. De doelstellingen zijn beschreven in hoofdstuk 4.3.

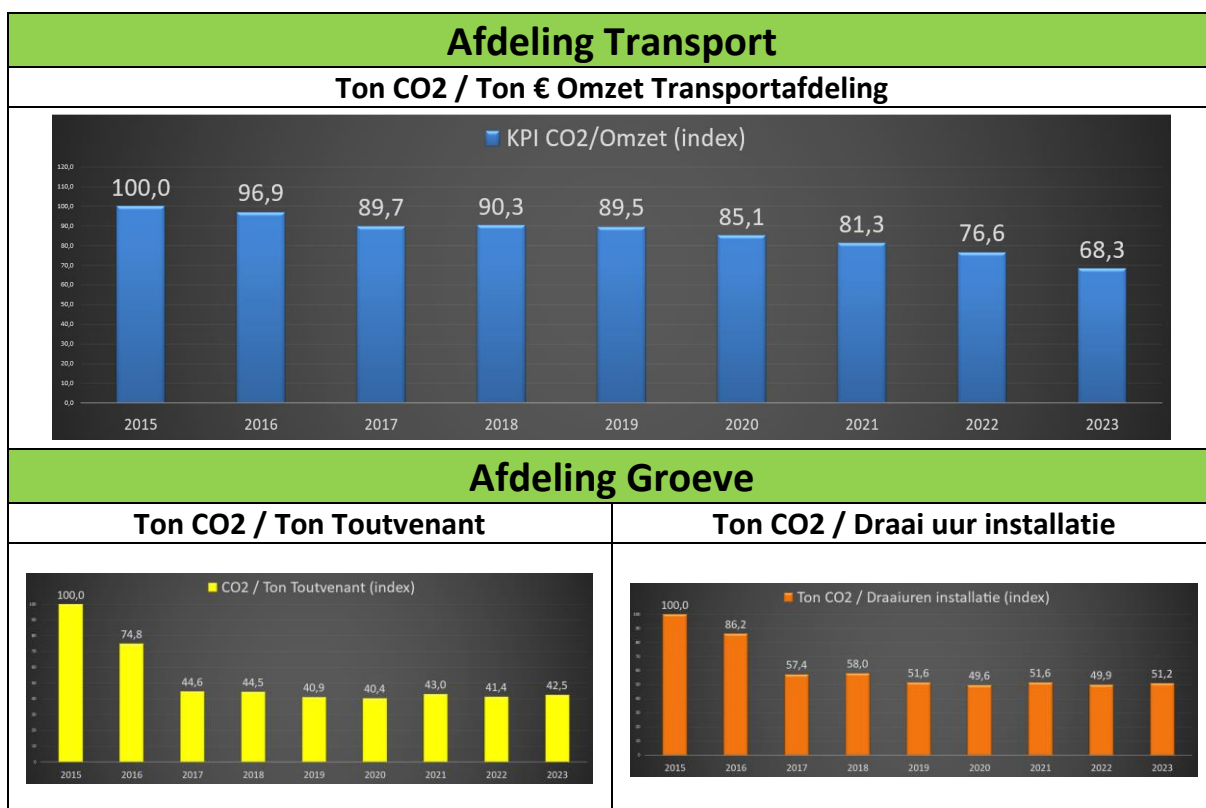
Na afsluiting van 2022 kan geconcludeerd worden dat L'Ortye ruim voor ligt op de te behalen doelstelling voor 2025.

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de KPI's van het actuele rapportagejaar ten opzichte van het oorspronkelijke basisjaar 2015 weergegeven. Hieruit blijkt dat L'Ortye ruim voor ligt op de te behalen doelstelling voor 2025.

Voor de actuele doelstellingsperiode 2020-2025 is de CO₂ Index (Emissie/omzet of CO₂/€) van 2020 (74,4) als referentiepunt gesteld (zie onderstaande grafiek).

In relatie tot de omzet heeft L'Ortye de CO₂ emissie (scope 1 +2 en zakelijk reizen) in 2023 kunnen reduceren met 8,2% ten opzichte van 2020. (CO₂-index van 73,7 gedaald naar 65,5).





4.3 Doelstellingen 2020-2025

Onderstaande doelstellingen zijn gebaseerd op uitstoot van CO₂ in relatie tot omvang van de bedrijfsactiviteiten.

De volgende doelstellingen qua reductie zijn geformuleerd.

- Gasverbruik 0,5% per jaar
- Wagenpark 2,5% per jaar
- Materieel 2,5% per jaar
- Elektriciteit 0% per jaar
- Zakelijk reizen 0% per jaar

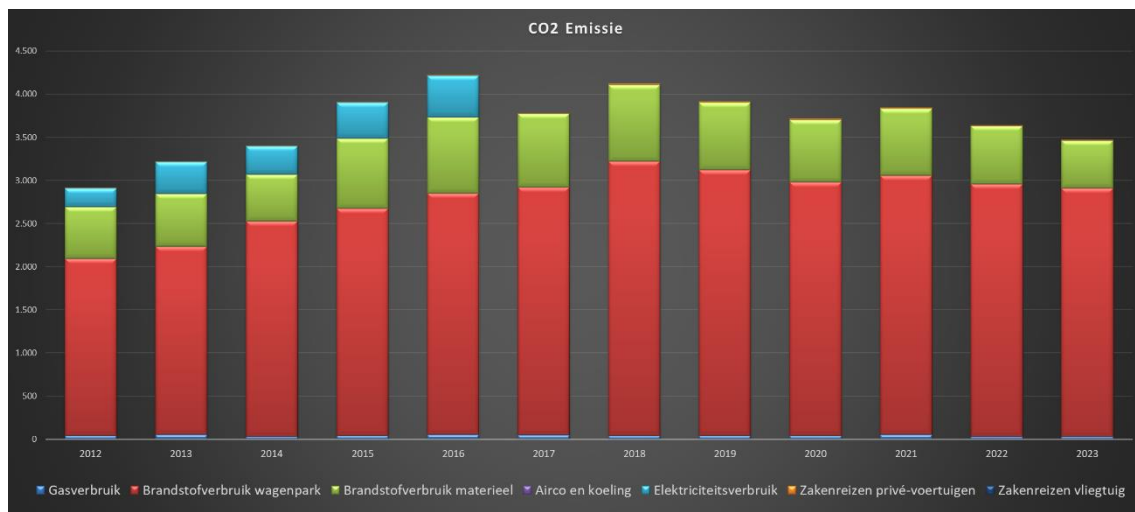
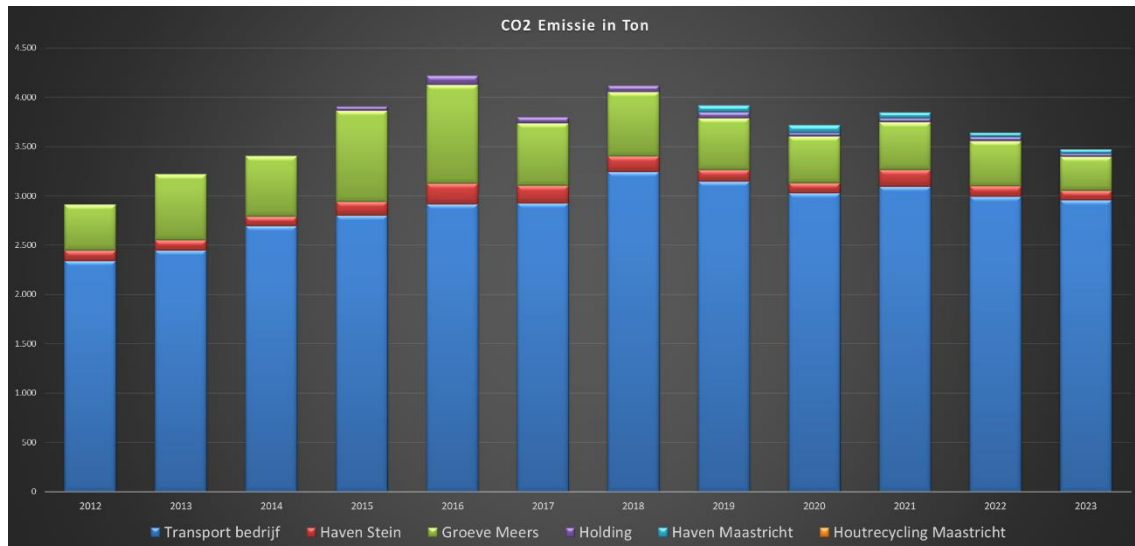
Bovenstaande doelstellingen leiden tot de volgende planning van de CO₂ uitstoot (op basis van emissies in 2020, bij gelijkblijvende omzet).

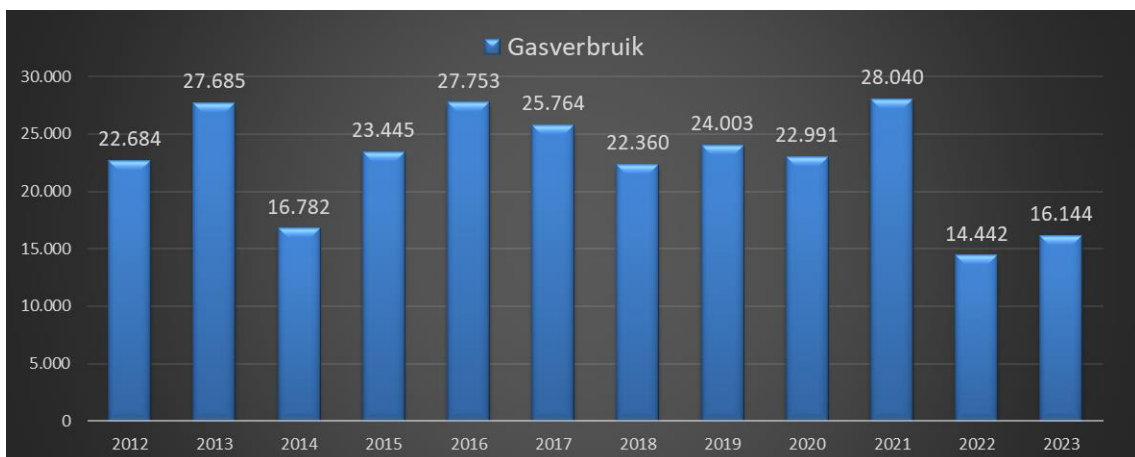
| Scope | Categorie | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | (ton) | (ton) | (ton) | (ton) | (ton) | (ton) |
| 1 | Gasverbruik | 42,69 | 42,48 | 42,27 | 42,05 | 41,84 | 41,64 |
| | Wagenpark | 2963,68 | 2889,58 | 2817,34 | 2746,91 | 2678,24 | 2611,28 |
| | Materieel | 731,74 | 713,45 | 695,61 | 678,22 | 661,26 | 644,73 |
| | Airco en Koeling | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Totaal scope 1 | 3738,11 | 3645,51 | 3555,22 | 3467,18 | 3381,35 | 3297,65 |
| | Doelstelling t.o.v. 2022 | | | -2,5% | -4,9% | -7,2% | -9,5% |
| 2 | Elektriciteitsverbruik | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Totaal scope 2 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Doelstelling t.o.v. 2022 | | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | | | | | | | |
| 3 | Zakenreizen privé-auto | 12,65 | 12,65 | 12,65 | 12,65 | 12,65 | 12,65 |
| | Zakenreizen vliegtuig | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Totaal scope 3 | 12,65 | 12,65 | 12,65 | 12,65 | 12,65 | 12,65 |
| | Doelstelling t.o.v. 2022 | | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Totaal | 3750,76 | 3658,16 | 3567,87 | 3479,83 | 3394,00 | 3310,30 |
| | CO2-index vanaf 2020 | 100 | 97,53% | 95,12% | 92,78% | 90,49% | 88,26% |
| | Relatieve index t.o.v. 2015 | 74,45 | 72,61% | 70,82% | 69,07% | 67,37% | 65,71% |

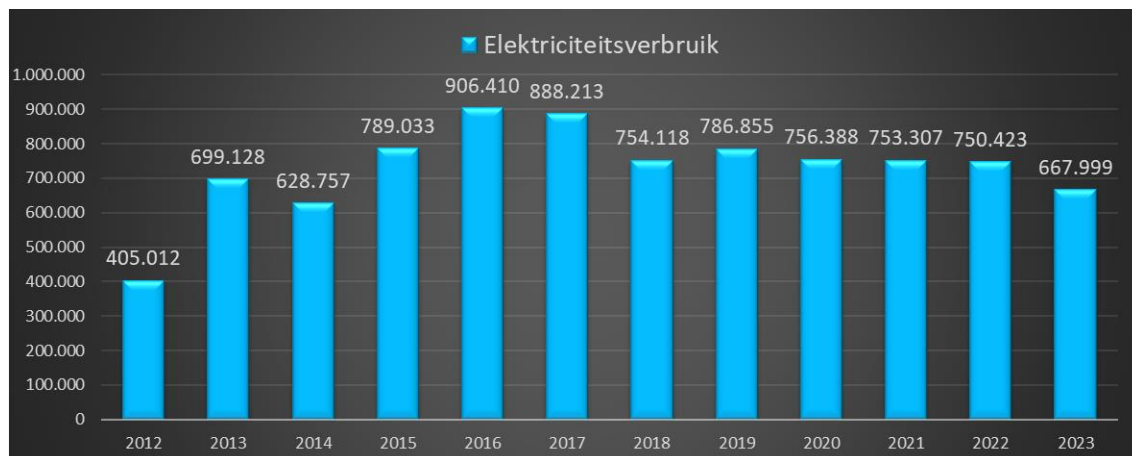
De scope 1 doelstelling voor 2025 is 11,8% reductie van CO₂ uitstoot bij gelijkblijvende omzet/activiteiten.
 De scope 2 doelstelling voor 2025 is 0% reductie van CO₂ uitstoot.
 De scope 3 doelstelling voor 2025 is 0% reductie van CO₂ uitstoot.
 Overall (alle scopes) levert dit een reductiedoelstelling op van 11,7% in 2025 (bij gelijkblijvende omzet).

Binnen onze sector nemen wij (als relatieve positie) ten opzichte van onze sectorgenoten een middenmotor positie in.

Het historisch verloop van het energieverbruik wordt weergegeven in de volgende tabellen.





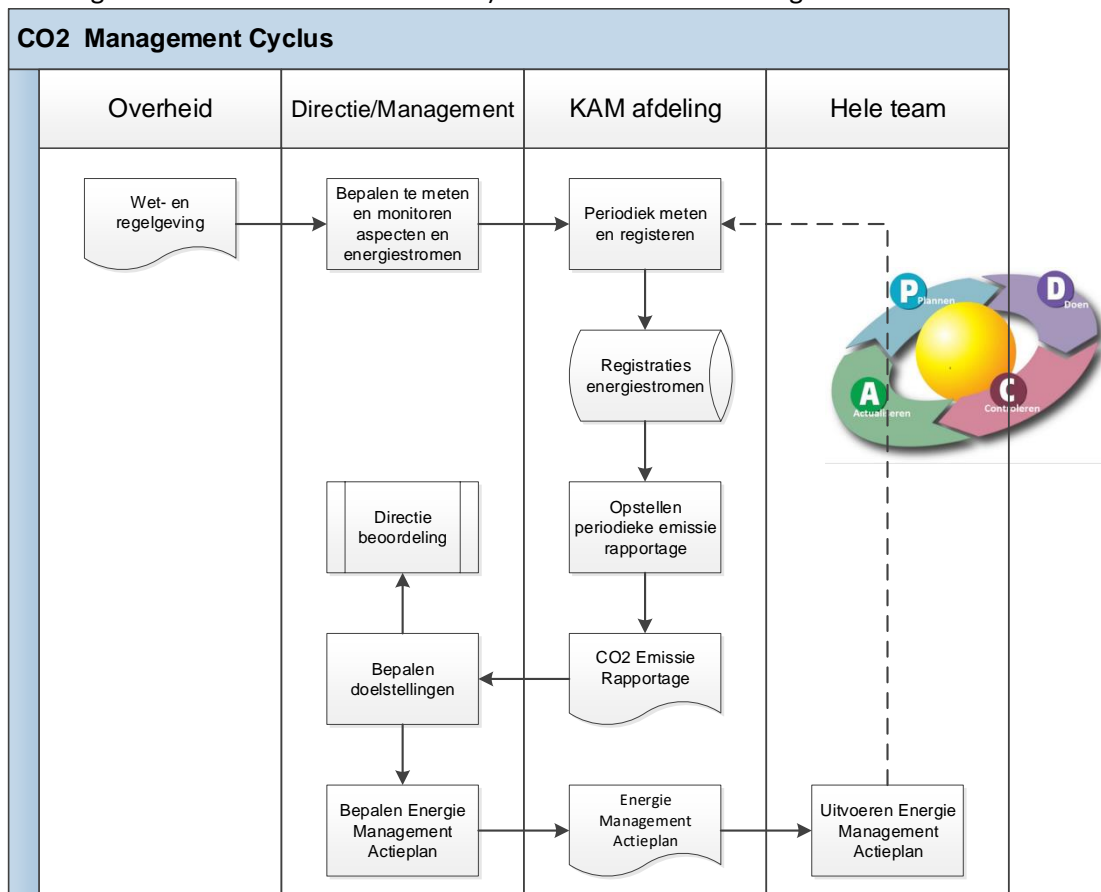


5. Plan van Aanpak

5.1 Energie management Actieplan conform NEN 50001

Dit hoofdstuk beschrijft het energiemangement proces. Het doel van het energie management proces is het monitoren, opvolgen en continu verbeteren van de energie-efficiëntie. Uiteindelijk draagt dit bij aan een beperking van de energiebehoefte en de vermindering van de CO₂ uitstoot van onze organisatie.

Het uitgangspunt van het energiemangement proces is de PDCA cyclus (Plan-Do-Check-Act of Planning-Doen-Controlleren-Actualiseren). Dit model ziet er als volgt uit:



Ieder jaar zal dit model doorlopen worden. De stappen zien er als volgt uit:

1. **Planning,** In eerste instantie worden de energieaspecten geïdentificeerd beoordeeld. Daarna worden doelstellingen en maatregelen bepaald.
2. **Doen,** De maatregelen worden ingevoerd.
3. **Controlleren,** De voortgang en resultaten worden geëvalueerd.
4. **Actualiseren** Op basis van voortgang en nieuwe ontwikkelingen wordt het beleid, de doelstellingen en de maatregelen waar nodig bijgesteld.

Het energie management proces is ingevoerd conform NEN-ISO 50001. Hieronder staat een overzicht van de eisen die de NEN-ISO 50001 (versie 2018) stelt aan een energiemangementsysteem. Tevens is in het overzicht aangegeven door middel van welke CO₂ Prestatieladder elementen wordt voldaan aan de eis.

| | Eis ISO 50001 | Onderdeel CO ₂ Prestatieladder |
|-----|--|--|
| | Context van de organisatie | |
| 4.1 | Inzicht in de organisatie en haar context | Conform ISO 9001 managementsysteem |
| 4.2 | Inzicht in de behoeften en verwachtingen van belanghebbenden | Conform ISO 9001 managementsysteem DOC 3C2 Communicatieplan CO ₂ |

| | Eis ISO 50001 | Onderdeel CO₂ Prestatieladder |
|------------------------------------|---|---|
| 4.3 | Het toepassingsgebied van het energiemanagementsysteem vaststellen | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 4.4 | Energiemanagementsysteem | DOC 3B1 Energie beoordeling (H5) |
| Leiderschap | | |
| 5.1 | Leiderschap en betrokkenheid | Conform ISO 9001 managementsysteem DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 5.2 | Energiebeleid | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 5.3 | Rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de organisatie | Conform ISO 9001 managementsysteem Energie Management Actieplan/Plan van aanpak |
| Planning | | |
| 6.1 | Acties om risico's en kansen op te pakken | Verslag Directiebeoordeling Energie Management Actieplan/Plan van aanpak Maatregelen lijst SKAO |
| 6.2 | Doelstellingen, energietaakstellingen en de planning om ze te bereiken | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse Energie Management Actieplan/Plan van aanpak Verslag Directiebeoordeling |
| 6.3 | Energiebeoordeling | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 6.4 | Energieprestatie-indicatoren | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 6.5 | Referentie voor energiegebruik | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 6.6 | Planning voor het verzamelen van energiegegevens | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse DOC 3B1 Energie beoordeling (H5) Energie Management Actieplan/Plan van aanpak |
| Ondersteuning | | |
| 7.1 | Middelen | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse |
| 7.2 | Competentie | Conform ISO 9001 managementsysteem |
| 7.3 | Bewustzijn | DOC 3C2 Communicatieplan CO ₂ |
| 7.4 | Communicatie | DOC 3C2 Communicatieplan CO ₂ |
| 7.5 | Gedocumenteerde informatie | Conform ISO 9001 managementsysteem |
| Uitvoering | | |
| 8.1 | Operationele planning en beheersing | Energie Management Actieplan/Plan van aanpak DOC 3D1 Sector- en keteninitiatieven CO ₂ |
| 8.2 | Ontwerp | Energie Management Actieplan/Plan van aanpak |
| 8.3 | Inkoop | Energie Management Actieplan/Plan van aanpak DOC 3D1 Sector- en keteninitiatieven CO ₂ Contract met energieleverancier |
| Evaluatie van de prestaties | | |
| 9.1 | Monitoren, meten, analyseren en evalueren van energieprestaties en het EnMS | DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse Halfjaarlijkse voortgangsrapportage Verslag Directiebeoordeling |
| 9.2 | Interne audit | Verslag interne audit |
| 9.3 | Directiebeoordeling | Verslag Directiebeoordeling |
| Verbetering | | |
| 10.1 | Afwijkingen en corrigerende maatregelen | Conform ISO 9001 managementsysteem |
| 10.2 | Continue verbetering | Conform ISO 9001 managementsysteem |

5.2 Taakstelling en verantwoordelijkheden

In het plan van aanpak zijn per maatregel de taakstellingen, middelen en de verantwoordelijkheden aangegeven voor de in dit verslag genoemde energie- en CO₂-reductiemaatregelen.

De voortgang van het plan wordt periodiek geëvalueerd en het plan wordt aangepast aan actuele ontwikkelingen (intern en extern). De SKAO maatregelenlijst wordt mede gebruikt als bron voor CO₂-reductiemaatregelen.

Het Plan van aanpak wordt beheerd door de KAM-coördinator.

5.3 Monitoring en meting

In de stuurcyclus van L'Ortye wordt het energieverbruik en de voortgang op de doelstelling per maatregel periodiek geanalyseerd en gerapporteerd in het MT. Jaarlijks wordt de CO₂-uitstoot berekend, vastgelegd en geanalyseerd in de CO₂-footprint.

5.4 Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen

Indien afwijkingen worden geconstateerd tijdens het doorlopen van de stuurcyclus, of indien om andere redenen correctie nodig is, dan coördineert de KAM-coördinator deze corrigerende en preventieve maatregelen (CAPA's) en zorgt hij dat deze maatregelen worden doorgevoerd.

6. Bijlagen

Bijlage A: Overzicht wagenpark

| BRANDSTOFVERBRUIK OVERZICHT 2023 | | | | | |
|---|------------------------------|-------|-----------|----------------------|-------------------------|
| Auto nr.: | Type voertuig: | EURO: | Bouwjaar: | Gereden KMS 2023: | Verbruik 2023 (Ltr): |
| 1008 | Containerauto 4x2 | 6 | 2018 | 45.588 | 12.038 |
| 1009 | Containerauto 4x2 | 6 | 2020 | 50.181 | 12.658 |
| 1010 | Containerauto 4x2 | 6 | 2020 | 51.650 | 13.813 |
| 1004 | Containerauto 4x2 | 6 | 2014 | 31.623 | 10.905 |
| 1005 | Containerauto 4x2 | 6 | 2016 | 28.665 | 8.146 |
| 1006 | Containerauto 4x2 | 6 | 2016 | 35.676 | 10.772 |
| 1007 | Containerauto 4x2 | 6 | 2016 | 49.212 | 13.463 |
| | Containerauto 4x2 | | | 292.595 | 81.796 |
| 1106 | Containerauto 6x2 | 6 | 2014 | 54.966 | 18.180 |
| 1108 | Containerauto 6x2 | 6 | 2016 | 59.765 | 21.355 |
| 1109 | Containerauto 6x2 | 6 | 2018 | 64.934 | 17.396 |
| 1110 | Containerauto 6x2 | 6 | 2018 | 52.619 | 14.869 |
| 1111 | Containerauto 6x2 | 6 | 2020 | 57.985 | 17.131 |
| 1112 | Containerauto 6x2 | 6 | 2020 | 62.462 | 19.429 |
| 1107 | Containerauto 6x2 | 6 | 2016 | 37.426 | 12.369 |
| | Containerauto 6x2 | | | 390.157 | 120.730 |
| 1204 | Containerauto 8x4 | 6 | 2019 | 52.275 | 16.225 |
| 1205 | Containerauto 8x4 | | | 39.378 | 13.138 |
| | Containerauto 6x4/8x4 | | | 91.653 | 29.363 |
| 1306 | Huisvuilauto | 6 | 2016 | 39.115 | 13.382 |
| 1305 | Huisvuilauto | 6 | 2014 | 38.982 | 17.832 |
| 1304 | Huisvuilauto | EEV | 2013 | 20.749 | 8.831 |
| 1307 | Huisvuilauto | 6 | 2018 | 31.924 | 12.415 |
| 1308 | Huisvuilauto | 6 | 2019 | 38.021 | 13.888 |
| 1309 | Huisvuilauto | 6 | 2019 | 37.091 | 14.343 |
| | Huisvuilauto | | | 205.882 | 80.690 |
| 1701 | Kipper 8x4 | 6 | 2017 | 6.753 | 4.171 |
| 1702 | Kipper 8x4 | 6 | 2017 | 11.172 | 6.028 |
| | Kippers 8x4 | | | 17.925 | 10.199 |
| 1802 | Kipper 10x8 | 6 | 2015 | 20.268 | 17.006 |
| 1803 | Kipper 10x8 | 6 | 2015 | 41.806 | 22.499 |
| 1804 | Kipper 10x8 | 6 | 2018 | 40.734 | 21.234 |
| 1805 | Kipper 10x8 | 6 | 2018 | 36.817 | 20.596 |
| 1806 | Kipper 10x8 | 6 | 2018 | 40.119 | 21.433 |
| | Kippers 10x4/10x8 | | | 179.744 | 102.768 |
| 1501 | Kraanauto 6x2 | 6 | 2016 | 20.743 | 8.833 |
| 1502 | Kraanauto 6x2 | 6 | 2018 | 31.327 | 11.449 |
| 1601 | Kraanauto 6x2 | 6 | 2017 | 111.490 | 45.103 |
| 1401 | Kraan/haakauto 8x2 | 6 | 2018 | 28.472 | 12.488 |
| | Kraanauto 6x2/6x4 | | | 192.032 | 77.873 |
| 1901 | Trekker 4x2 | 5 | 2008 | 33.909 | 12.743 |
| 1904 | Trekker 4x2 | 6 | 2014 | 77.321 | 25.428 |
| 1905 | Trekker 4x2 | 6 | 2016 | 140.241 | 41.499 |

| BRANDSTOFVERBRUIK OVERZICHT 2023 | | | | | |
|---|------------------------|--------------|------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Auto nr.: | Type voertuig: | EURO: | Bouwjaar: | Gereden KMS 2023: | Verbruik 2023 (Ltr): |
| 1906 | Trekker 4x2 | 6 | 2016 | 144.365 | 42.704 |
| 1907 | Trekker 6x2 | 6 | 2016 | 79.151 | 21.516 |
| 1910 | Trekker 6x2 | 6 | 2018 | 122.635 | 36.069 |
| 1908 | Trekker 6x2 | 6 | 2017 | 77.896 | 25.993 |
| 1911 | Trekker 6x2 | 6 | 2018 | 33.375 | 11.867 |
| 1909 | Trekker 6x2 | 6 | 2018 | 96.629 | 31.286 |
| 1912 | Trekker 6x2 | 6 | 2018 | 109.480 | 37.785 |
| 1913 | Trekker 6x2 | 6 | 2018 | 84.509 | 28.627 |
| 1915 | Trekker 6x2 | 6 | | 62.542 | 20.945 |
| 1914 | Trekker 6x2 | 6 | 2018 | 44.035 | 18.965 |
| | Trekker 4x2/6x2 | | | 1.106.088 | 355.426 |
| | EINDTOTAAL: | | | 2.476.076 | 858.845 |

Bijlage B: Overzicht materieel

Materieel Transportbedrijf

| Verbruik in liter | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Type voertuig | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| WLS CAT 938M M60 DSM | | 1.885 | 5.124 | 3.846 | 5.756 | 3.452 | 3.725 | 1.588 | | 3.286 |
| Volvo L90 M84 DSM | | | | | | | | 2.392 | 2.548 | 2.712 |
| Minigraver M62 | 1.138 | 1.015 | 898 | 876 | 876 | 497 | | | | |
| WLS CAT 938K M66 | 16.611 | 18.711 | 17.466 | 16.794 | 18.347 | 17.320 | 12.460 | 5.314 | | |
| WLS Volvo L90 M83 | | | | | | | | 5.844 | 9.034 | 10.343 |
| Sennebogen M73 | | | | | | 6.094 | 10.891 | 11.688 | 10.111 | 9.008 |
| Overige machines TRP | 16.621 | 10.725 | 9.547 | 47 | 64 | | 63 | | | 60 |
| Stoomcleaner | 1.536 | 2.195 | 1.481 | 1.762 | 1.524 | 919 | 400 | 1.399 | 1.535 | 728 |
| Totaal verbruik: | 35.906 | 34.531 | 34.516 | 23.324 | 26.566 | 28.282 | 27.540 | 28.225 | 23.228 | 26.136 |

Overig Wagenpark Transportbedrijf

| Verbruik in liter | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Type voertuig | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Toyota Jeep | 339 | 394 | 790 | 729 | 666 | 842 | 1.100 | 1.151 | 599 | 513 |
| VW Transporter | 1.828 | 1.359 | 1.511 | 1.562 | 1.178 | 1.435 | 1.469 | 1.393 | 1.124 | 1418 |
| Totaal verbruik: | 2.167 | 1.753 | 2.301 | 2.291 | 1.844 | 2.277 | 2.569 | 2.543 | 1.723 | 1931 |

Materieel Haven Stein

| Verbruik in liter | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Type voertuig | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Sennebogen 850 M60 | 23.000 | 28.511 | 42.990 | 41.900 | 39.871 | 32.963 | 28.537 | 36.206 | | |
| Sennebogen 835 M85 | | | | | | | | 10.531 | 27.736 | 25.361 |
| Bobcat | 528 | 594 | 1.058 | 1.146 | 647 | 92 | 25 | 37 | 1.068 | 792 |
| WLS L70E M54 | | | 283 | 6.165 | 3.542 | 605 | 640 | 1.402 | | |
| CAT 938K M66 | | | | | | | | 1.423 | 2.778 | 2.331 |
| Huur WLS | | | | | 2.257 | 51 | | | | |
| Huur Sennebogen & Bobcat | | | 5.630 | | | | | | | |
| Heater / aggregaat | | | 1.309 | 2.729 | 175 | | | | | |
| Heftruck (lpg) | 504 | 504 | 756 | 364 | 306 | | | | | |
| Totaal verbruik: | 24.032 | 29.609 | 52.026 | 52.304 | 46.798 | 33.711 | 29.202 | 49.599 | 31.582 | 28.484 |

Materieel Groeve Meers

| Verbruik in liter | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Type voertuig | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| VW Caddy | 1.119 | 1.071 | 1.114 | 1.209 | 1.297 | 985 | 919 | 1.002 | 1.019 | 801 |
| Toyota Hilux | | | | | 1.333 | 890 | 584 | 747 | 680 | 683 |
| WLS 966H M52 | 37.034 | 16.860 | | | | | | | | |
| WLS 962M M52 | | | | | 29.125 | 26.258 | 21.733 | 22.815 | 21.159 | 11.968 |
| WLS 966H M53 | 30.903 | 19.589 | | | | | | | | |
| Zettelmeyer/Schaefer M55 | 1.190 | 1.088 | 1.444 | 1.086 | 1.216 | 1.743 | 1.539 | 1.918 | 1.741 | 1.484 |
| Linkbelt M56 | | | 16 | | | | | | | |
| Liebherr M57 | | 5.288 | 5.118 | 2.380 | | | | | | |
| CAT340F Longstick M59 | | | | | 13.367 | 45.291 | 48.039 | 44.595 | 36.594 | 29.519 |
| WLS 966M M61 | | 18.967 | 37.382 | 34.492 | 32.246 | 31.943 | 29.752 | 26.353 | 716 | |
| CAT D5 M63 | | 3.108 | 5.384 | 2.069 | 1.350 | 4.325 | 3.163 | 1.363 | 2.622 | 776 |
| CAT 336DQ M65 | 34.913 | 51.576 | 54.125 | 60.481 | 40.644 | | | | | |
| WLS 966M M70 | | 15.066 | 36.897 | 33.465 | 21.999 | 29.877 | 29.050 | 28.075 | 27.947 | 17.156 |
| Volvo L150H M86 | | | | | | | | 3.739 | 33.335 | 32.683 |
| Hoogwerker M71 | | | 236 | 253 | 373 | 363 | 166 | 228 | 159 | 348 |
| Heater / aggregaat | 372 | 1.232 | 65 | 511 | 53 | | | | | |
| Metso breker | | | | | | | 9.464 | 13.492 | 12.982 | 6.983 |
| Breker (huur) / WLS (huur) | 36.102 | 51.934 | 46.109 | 56.566 | 57.166 | 19.351 | | | | |
| Totaal verbruik: | 141.632 | 185.780 | 187.890 | 192.513 | 200.169 | 161.027 | 144.408 | 144.327 | 138.955 | 102.400 |