

# 4.A.1 Ketenanalyse transport halffabricaten en producten Moerdijk “Van Zand Tot Klant”



**Deskundig**

Focus op kwaliteit en veiligheid  
**Vakmanschap & professionaliteit**  
**Fouten maken mag**  
**mits we ervan leren**

**PERSOONLIJKE  
ONTWIKKELING**

**Grensverleggend**

**INNOVATIEF** Buitengewoon  
**→→→ Creatief**  
**PRODUCTIEGERICHT**  
**Duurzaam**

**Betrokken**

**Samen TROTS**  
 Verantwoording nemen en geven  
**Delen Plezier**  
**FAMILIE**

**Voorwoord**

Dit rapport is onderdeel van het duurzaamheidsbeleid binnen Martens en Van Oord. Het doel van deze analyse is het inzichtelijk maken van CO<sub>2</sub>-emissies in de keten. Hiermee worden de scope 3 emissies van Martens en Van Oord beter inzichtelijk en kunnen reductiemaatregelen met meer focus geïmplementeerd worden.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>4</b>
1.1	De waardeketen van Martens en Van Oord .....	4
1.2	Rangorde van meest materiële scope 3 emissies.....	4
1.3	Argumentatie keuze keten.....	5
<b>2</b>	<b>Keten transport van halffabricaten en gereed product Moerdijk .....</b>	<b>6</b>
2.1	Functionele eenheid en afbakening.....	6
2.2	Beschrijving keten.....	6
2.3	Resultaten.....	7
2.4	Al reeds ingevoerde reductiemaatregelen.....	8
<b>3</b>	<b>Reductiedoelstellingen en maatregelen.....</b>	<b>8</b>
3.1	Te nemen reductiemaatregelen.....	9
<b>4</b>	<b>Datakwaliteit.....</b>	<b>9</b>
4.1	Uitgangspunten.....	9
4.2	Conversiefactoren.....	10
4.3	Representativiteit van de data .....	10
	<b>Referenties: .....</b>	<b>12</b>
	<b>Bijlage 1: Berekening CO<sub>2</sub>-emissies Zandfabriek Moerdijk .....</b>	<b>13</b>

## 1 Inleiding

Conform het generiek handboek, CO<sub>2</sub>-prestatieladder (SKAO) en het GHG protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard (WRI and WBCSD, 2011) wordt in dit hoofdstuk eerst de waardeketen beschreven. Aan de hand van deze waardeketen zijn de scope 3 emissie categorieën inzichtelijk gemaakt. Uit deze categorieën is middels een rangschikking methode één ketenanalyse geselecteerd.

### 1.1 De waardeketen van Martens en Van Oord

Martens en Van Oord creëert waarde in de keten door middel van diensten in de grond- weg- en waterbouw. Martens en Van Oord heeft als filosofie om zoveel mogelijk werk zelf uit te voeren. De producten/diensten upstream (stroomopwaarts) in de keten hebben vooral betrekking op de aankoop/huur van bouwmaterieel, het leveren van producten (waaronder zand/grind) en transport. Belangrijke upstream ketenpartners zijn transporteurs en leveranciers van materieel en zand. De diensten downstream (stroomafwaarts) in de keten hebben vooral betrekking op het transporteren en/of verwerken van (rest)producten zoals bagger en verontreinigde grond. Belangrijke downstream ketenpartners zijn transporteurs en (afval)verwerkers. In figuur 1 is de waardeketen van Martens en Van Oord schematisch weergegeven.



Figuur 1: Waardeketen Martens en Van Oord

### 1.2 Rangorde van meest materiële scope 3 emissies.

Deze stap staat gedetailleerd beschreven in het document: <20141202 Meest materiele emissies SKAO website.pdf> te vinden op de website van de [SKAO](#).

Uit de analyse komt de volgende rangorde van meest materiele emissies naar voor:

- 1 Transport en distributie (stroomafwaarts)
- 2 Transport en distributie (stroomopwaarts)
- 2 Ingekochte goederen en diensten
- 4 Verwerking van producten einde levensduur
- 4 Kapitaalgoederen
- 6 Geleasede assets en diensten (stroomopwaarts)

### **1.3 Argumentatie keuze keten**

De materialen en diensten die Martens en Van Oord inkoopt/inhuurt zijn vaak gerelateerd aan transport. Dit is inherent aan het werk in de grond-, weg- en waterbouw, waarbij voornamelijk grote volumes grond verwerkt (en dus getransporteerd) worden. Binnen de andere categorieën (kapitaalgoederen en geleasede assets) heeft Martens en Van Oord maar beperkte invloed op de CO<sub>2</sub>-emissies. Hierdoor is gekozen om de ketenanalyse te richten op de transport gerelateerde activiteiten stroomafwaarts **Categorie 9**). In de vorige ketenanalyse voor deze categorie is de transportketen tot aan het leveren van de grondstoffen van de Zandfabriek onderzocht. In deze ketenanalyse is het transporteren van de halffabricaten en de producten vanaf de Zandfabriek in Moerdijk richting klanten onderzocht. Samen met de scope 1 en 2 emissies van de Zandfabriek ontstaat een compleet beeld van de emissies “Van Zand Tot Klant”.

## 2 Keten transport van halffabricaten en gereed product Moerdijk

Op haven- en industrieterrein Moerdijk staat de klasseerinstallatie van Martens en Van Oord, genaamd de Zandfabriek. Deze klasseerinstallatie voor de productie van zand en grind voor onder andere de betonindustrie, wordt in eerste instantie gevoed door materiaal dat vrijkomt bij de zomerbedverdiepingsprojecten Grave en Sambeek op de Zandmaas (zie ketenanalyse Binnenvaartvervoer toutvenant).

### 2.1 Functionele eenheid en afbakening

Voor het calculeren van de CO<sub>2</sub>-emissies binnen deze ketenanalyse wordt gebruik gemaakt van een functionele eenheid (FE). Deze functionele eenheid is een definitie van de kernactiviteit en de referentie-eenheid waarmee gerekend wordt. De functionele eenheid voor de keten is:

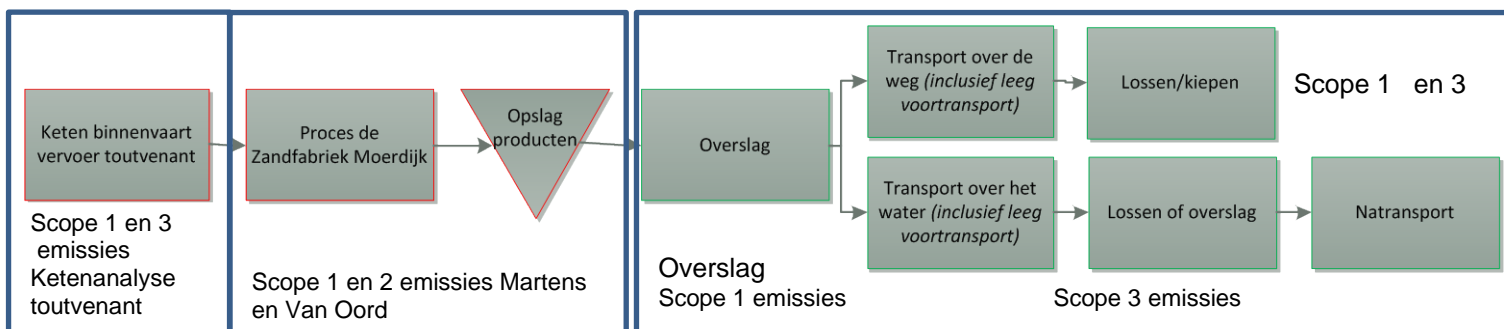
- Het transporteren van 1 ton halffabricaat en/of gereed product vanaf de Zandfabriek in Moerdijk tot aan de eindklant.

De emissies worden berekend aan de hand van de jaarcijfers van 2014, waarna wordt teruggerekend naar de FE van 1 ton halffabricaat en gereed product. Er is zoveel mogelijk gerekend met primaire data, maar er is ook gerekend met gewogen gemiddeldes en ervaringsgetallen. Het merendeel van de data is afkomstig van onze bevrachter/transport partner Van Oord Handel en Transport.

De keten is enkel en alleen gericht op de emissies horende bij het transport van de Zandfabriek tot en met eindaflevering bij de klant. De ketenanalyse sluit zo exact aan op de scope 3 emissie categorie Transport en distributie (stroomafwaarts)

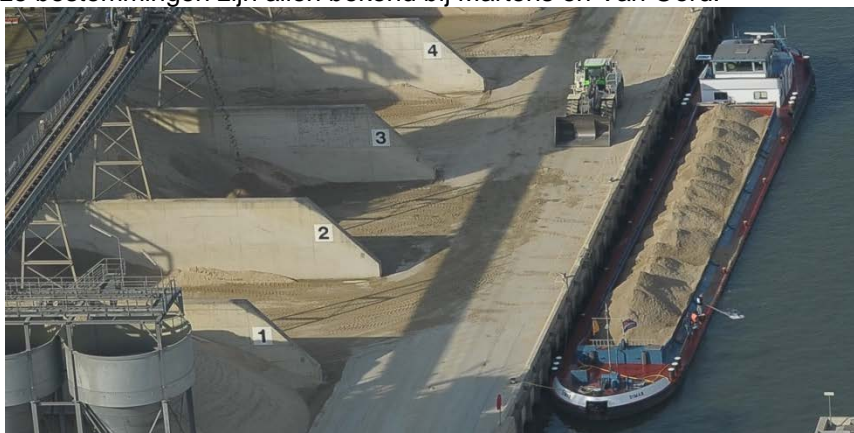
### 2.2 Beschrijving keten

Het zand en grind wat vrijkomt bij de projecten op de Maas en andere plekken wordt met binnenvaartschepen richting de Zandfabriek gevaren. Nadat het zand en grind door Martens en Van Oord geklasseerd is in de Zandfabriek, worden de verschillende producten tijdelijk opgeslagen. Het opgeslagen zand en grind wordt voor een groot deel door Van Oord Handel en Transport afgezet in de markt. Op aanvraag van Van Oord Handel en Transport wordt het zand en grind door Martens en Van Oord overgeslagen op een vrachtwagen of in een binnenvaartschip. Het transport over de weg is altijd direct naar plaats van bestemming. Bij het transport over het water kan er naast direct levering aan de klant inclusief overslag/lossen extra natransport nodig zijn.



Figuur 1: Logistieke keten Zandfabriek Moerdijk.

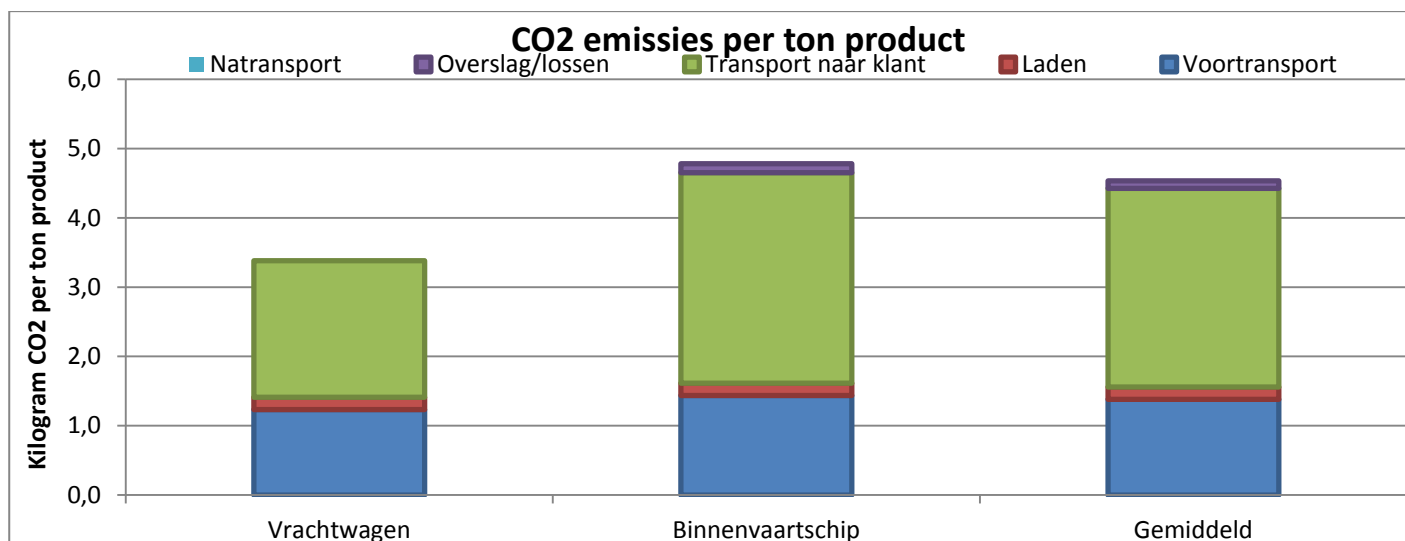
In deze ketenanalyse ligt de focus op het laatste deel van de logistieke keten, welke wordt aangestuurd door onze partner Van Oord Handel en Transport. De vrachtwagens en binnenvaartschepen komen meestal leeg (tenzij retourvracht) richting de Zandfabriek. Het laden van de producten op de Zandfabriek gebeurt door grote wielladers. Om deze reden is de laadtijd voor zowel vrachtwagens en binnenvaartschepen kort. Verder hoeven de schepen tijdens het laden niet te verhalen, waardoor het laten draaien van de hoofdmotoren niet nodig is. Het transport over de weg vindt plaats door derden (scope 3 emissies) of door eigen wagens (scope 1 emissies). Het transport over water en eventuele overslag en natransport wordt altijd door derden uitgevoerd. Deze bestemmingen zijn allen bekend bij Martens en Van Oord.



Figuur 2: Schip is geladen door wiellader bij de Zandfabriek.

### 2.3 Resultaten

De berekening van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is gebaseerd op verschillende soorten gegevens, zoals werkelijk afgevoerde tonnen, vaarkilometers, scheepsgrootte, wegtransportkilometers, registraties, voortransport etc. (meer informatie staat in paragraaf 4.1 uitgangspunten). In figuur 3 is de CO<sub>2</sub>-uitstoot in kilogram per ton product weergegeven per modaliteit en per schakel in de keten.



Figuur 3: CO<sub>2</sub>-emissies per transportmodaliteit en schakel in de keten.

Uit de ketenanalyse komt naar voren dat voor het transporteren van 1 ton gereed product/halffabricaat vanaf de Zandfabriek 4,53 kilogram CO<sub>2</sub> benodigd is. In totaal wordt 84% van het totaal tonnage van de Zandfabriek via de binnenvaart getransporteerd. De overige 16% wordt over de weg getransporteerd. Het transport over de weg zorgt voor 30% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot per ton product dan het transport over water. Met name het verschil in de gemiddelde transportafstand 254 t.o.v. 72 kilometer zorgt voor dit verschil. Er heeft in 2014 geen natransport vanaf de overslaglocaties naar de klanten plaats hoeven te vinden, aangezien alle klanten direct aan het water gelegen zijn.

#### **2.4 Al reeds ingevoerde reductiemaatregelen**

Door Martens en Van Oord, Van Oord Handel en Transport B.V. en de schippers zijn al een aantal maatregelen genomen om het brandstofverbruik en daarmee CO<sub>2</sub>-uitstoot van de ingehuurdde schepen (per ton halffabricaat en gereed product) te verlagen, namelijk:

- Martens en Van Oord heeft Van Oord Handel en Transport ingeschakeld als professionele partij voor het verzorgen van de afzet van het materiaal en het bijbehorende transport. Van Oord Handel en Transport kiest de juiste transportmodaliteit en bijbehorende laadcapaciteit. Hierbij wordt rekening gehouden met o.a. ligging aan het water, mogelijke natransportkilometers, vaarwegklasse, bundeling van producten, en retourlading. Daarnaast wordt geprobeerd de beladingsgraad van de schepen zo hoog mogelijk te krijgen.
- Van Oord Handel en Transport B.V. betaalt de schippers per ton. Hierdoor hebben de schippers een financiële prikkel om minder gasolie en daardoor CO<sub>2</sub> te verbruiken. De schippers kunnen zo zelf de afweging maken voor doorvaren/besparen.
- De producten die bij Martens en Van Oord in opslag liggen hebben altijd een periode waarin het vocht uit kan zakken. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat er zo min mogelijk water getransporteerd wordt.
- Het voortransport bij het transport over water wordt nu geschat op 125 kilometer per reis. Bij 19 (3,9%) vrachten is het gelukt om retourvracht te regelen. Hierdoor zijn er +/- 2.375 (1,9%) lege kilometers voortransport bespaard.
- Bij 77 binnenvaartreizen (16%) is het mogelijk geweest om meerdere soorten producten te laden. Er is met grotere schepen gevaren, waardoor er minder reizen nodig zijn en de CO<sub>2</sub>-uitstoot per ton product afneemt.
- De beladingsgraad van de schepen is gemiddeld 93,6%. Op sommige vaarwegen gelden diepgangbeperkingen, waardoor er minder dan 100% meegenomen kan worden.
- Bij de leveranties met binnenvaarschepen heeft geen natransport plaatsgevonden. Bij alle locaties kon worden overgeslagen op het terrein van de klant zelf.

### **3 Reductiedoelstellingen en maatregelen**

Het doel is om een CO<sub>2</sub>-reductie van 3% per ton te realiseren in 2017 ten opzichte van referentiejaar 2014, gericht op de totale productie van de halffabricaten en gereed product van de Zandfabriek. In 2015 en 2016 is het doel om gemiddeld 1% CO<sub>2</sub>-reductie per ton product te realiseren. Er is bewust gekozen voor een doelstelling per ton product i.p.v. per tonkilometer. Een doelstelling per ton product zorgt voor een



optimalisatie van de transportmiddelen én een focus op het minimaliseren van de transportafstanden. Halfjaarlijks wordt de voortgang ten opzichte van de doelstelling gemonitord en gepubliceerd.

### **3.1 Te nemen reductiemaatregelen**

Martens en Van Oord heeft in samenwerking met Van Oord Handel en Transport besloten om in 2015 een aantal maatregelen door te voeren. De focus van de maatregelen ligt op het transport per binnenvaartschip, aangezien verwacht wordt dat hier het meeste voordeel te behalen valt.

- De beladingsgraad verder verhogen naar 95% onafhankelijk van de diepgangbeperkingen. Door meer tonnen mee te nemen stijgen het brandstofverbruik en de bijbehorende CO<sub>2</sub>-emissies. Per ton wordt het aantal CO<sub>2</sub>-emissies verlaagd, aangezien de massa van het leeg vaartuig over meerdere te vervoeren tonnen uitgesmeerd kan worden.
- Het aantal retourvrachten verhogen naar 5%.
- Er wordt geprobeerd de producten zo dichtbij mogelijk af te zetten. Hoe minder kilometers transport hoe minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Op dit moment is de totaal gemiddelde transportafstand voor het transport over water 254 en over de weg 72 kilometer.
- Inspanning om bij de volgende voortgangsrapportage een betere inschatting van het aantal voortransportkilometers met de binnenvaartschepen te kunnen maken.
- De vaste schippers die voor Van Oord Handel & Transport B.V. varen wordt gevraagd wat Martens en Van Oord nog voor voorzieningen kan treffen bij o.a. de Zandfabriek om het energieverbruik van de schepen verder te verlagen.

## **4 Datakwaliteit**

De tweeketenanalyses zijn met een zo groot mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Er is zoveel mogelijk gewerkt met primaire data. Secundaire data is alleen toegepast indien er geen andere gegevens aanwezig zijn. De datacollectie is uitgevoerd in onderstaande volgorde:

1. Primaire data op basis van werkelijk gemeten CO<sub>2</sub>-uitstoot.
2. Primaire data op basis van energieverbruik maal onderbouwde conversiefactoren voor het berekenen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.
3. Secundaire data op basis van werkelijk gemeten CO<sub>2</sub>-uitstoot.
4. Secundaire data op basis van energieverbruik maal onderbouwde conversiefactoren voor het berekenen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.
5. Secundaire CO<sub>2</sub>-uitstoot data uit algemene databases.

Bij het opstellen van deze ketenanalyse is voornamelijk gebruik gemaakt van primaire en secundaire energieverbruiksdata maal CO<sub>2</sub>-uitstoot conversiefactoren

### **4.1 Uitgangspunten**

Voor de ketenanalyses zijn de volgende uitgangspunten gebruikt.

- Voor het totaal aantal reizen is gebruik gemaakt van de project- en factuurgegevens van de Zandfabriek. Hierbij zijn alle halffabricaten en gereed product leveranties die in 2014 hebben plaatsgenomen meegenomen.

- De verdeling van de transportmodaliteiten is gebaseerd op het totaal afgevoerde tonnage producten over de weg en het over het water in 2014.
- Voor het berekenen van de gemiddelde vaarafstanden naar de klanten toe is gebruik gemaakt van PC Navigo 2012 en [www.blueroadmap.nl](http://www.blueroadmap.nl)
- De voortransportafstand voor de binnenvaarschepen is gebaseerd op schattingen van Van Oord Handel en Transport B.V.
- De voortransportafstand voor vrachtwagens is gebaseerd op de transportafstanden naar de standplaats van de klant. Van de klanten die de producten zelf op komen halen is het lastig te berekenen wat de exacte voortransportafstanden zijn geweest.
- Voor het brandstofverbruik van de vrachtwagens is een gemiddelde genomen van 35 liter per 100 kilometer leeg en 40 liter per 100 kilometer beladen.
- Bij het brandstofverbruik van de schepen is gebruik gemaakt de kennis van Van Oord Handel en Transport B.V.. Deze kennis is gebaseerd op ervaringsgetallen per type binnenvaarschip voor zowel leeg- als beladen transport. Het gemiddelde verbruik is gebaseerd op totaal verbruikte liters brandstof / totaal aantal gevaren kilometers. Hierbij is een onderscheid gemaakt in vol en leeg varen. Het energieverbruik horende bij het wachten bij sluizen en bruggen zit voor een deel verwerkt
- Voor het berekenen van de beladingsgraad en de vaarwegklasse van de binnenvaartschepen is gebruik gemaakt van de kennis van Van Oord Handel & Transport B.V. en de databank op [www.debinnenvaart.nl](http://www.debinnenvaart.nl)
- Voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de loslocaties van de klant (van schip naar wal) is uitgegaan van een overslagkraan met een verbruik van 40 liter per uur. Niet iedere loslocatie heeft een dergelijke kraan als overslagkraan staan. Het is een indicatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de loslocaties. Het type kraan heeft een relatief klein aandeel (3%) op de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot per ton product.
- Voor het laden van het product is een verbruik van 55 liter per uur gebruikt. Het is het verbruik van de wiellader die het gereed product en de halffabricaten op de transportmiddelen overslaat.

#### **4.2 Conversiefactoren**

Deze ketenanalyse is gericht op het brandstofverbruik van binnenvaartschepen, wielladers, vrachtwagens en loskranen. Al deze middelen maken gebruik van gasolie/diesel, welke een conversiefactor heeft van 3,232 kilogram CO<sub>2</sub>/liter brandstof (CO<sub>2</sub>emissiefactoren.nl).

#### **4.3 Representativiteit van de data**


1. Technologisch representatief; de gebruikte gegevens zijn allen gebaseerd op de specifieke keten van de Zandfabriek en bijbehorende technologie.
2. Temporaal representatief; De gegevens hebben allen betrekking op het jaar 2014, daarnaast zijn de laatst bekende CO<sub>2</sub> conversiefactoren gebruikt.
3. Geografisch representatief; De energieverbruiksgegevens zijn allemaal afkomstig van materieel dat in Nederland is gebruikt en daarmee geografisch representatief.
4. Compleetheid; De gebruikte conversiefactoren zijn gebaseerd op emissies van de complete keten,

van opwekking tot aan gebruik. Daarnaast is de keten van laden tot en met het lossen meegenomen. Enkel het natransport ontbreekt, omdat dit in 2014 niet heeft plaatsgevonden.

5. Betrouwbaarheid; Het grootste gedeelte van de gegevens in deze ketenanalyses is gebaseerd op werkelijk gemeten gegevens of gemiddelden daarvan.

#### 4.4 Onzekerheden

- De voortransportafstanden van de binnenvaart zijn gebaseerd op kennis en ervaringsgetallen. Het is lastig in te schatten wat de daadwerkelijke voortransportafstand is op moment van opdrachtverstrekking. Desalniettemin wordt in 2015 geprobeerd deze voortransportafstanden beter te registreren.
- De voortransportafstanden bij het vervoer over de weg zijn gebaseerd op een gemiddelde, aangezien hier nog maar weinig over bekend is. Het komt vaak voor dat er even tussendoor een vrachtje meegenomen wordt.

g-3-2015  


### Referenties:

[www.blueroadmap.nl](http://www.blueroadmap.nl) geraadpleegd in december 2014 en januari 2015.

[www.CO2emissiefactoren.nl](http://www.CO2emissiefactoren.nl) geraadpleegd in januari/februari 2015.

[www.debinnenvaart.nl](http://www.debinnenvaart.nl) geraadpleegd in december 2014.

Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO) (2012), *Handboek CO2-Prestatieladder*

World Resources Institute (WRI) and World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)

WBCSD (2011), *GHG protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard*

## Bijlage 1: Berekening CO<sub>2</sub>-emissies Zandfabriek Moerdijk

### FUNCTIONELE EENHEID LEVEREN VAN 1 TON PRODUCT VAN DE ZANDFABRIEK BIJ KLANT

Verdeling transportmodaliteiten	Vrachtwagen	16%
	Binnenvaartschip	84%

Processtap	Materieel	Toelichting	Hoeveelheid	Eenheid	Emissie-factor	Eenheid	Gemiddeld tonnage per vracht	Kilogram CO <sub>2</sub> /FE	Scope
<b>Voortransport</b>									
Leeg varen naar de Zandfabriek	Binnenvaartschip	Gemiddelde afstand	125	kilometer	15,9	kilo CO <sub>2</sub> /kilometer	1.387	1,44	3
<i>Besparing op lege vaarkilometers voortransport</i>	Binnenvaartschip	<i>1,9% besparing door gebundelde lading</i>						<b>-0,03</b>	3
Leeg rijden naar de Zandfabriek	Vrachtwagen	Gemiddelde afstand	30	kilometer	1,1	kilo CO <sub>2</sub> /kilometer	27,5	1,23	1 en 3
<b>Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot voortransport</b>								<b>1,38</b>	
<b>Laden</b>									
Wachten en laden door wiellader Zandfabriek	Wiellader (binnenvaartschip)	Op basis van wiellader Zandfabriek	0,06	liter/ton	0,18	kilo CO <sub>2</sub> /ton	1.387	0,18	1
Wachten en laden door wiellader Zandfabriek	Wiellader (vrachtwagen)	Op basis van wiellader Zandfabriek	0,06	liter/ton	0,18	kilo CO <sub>2</sub> /ton	27,5	0,18	1
<b>Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot laden</b>								<b>0,18</b>	
<b>Transport naar klant</b>									
Vol varen naar klant	Binnenvaartschip	Gemiddelde afstand klant	129	kilometer	32,7	kilo CO <sub>2</sub> /kilometer	1.387	3,04	3
Vol rijden naar klant	Vrachtwagen	Gemiddelde afstand klant	42	kilometer	1,3	kilo CO <sub>2</sub> /kilometer	27,5	1,97	1 en 3
<b>Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot transport naar klant</b>								<b>2,87</b>	
<b>Overslag</b>									
Overslag van schip naar wal	Loskraan (binnenvaartschip)	Op basis van een 60 tons loskraan	0,04	liter/ton	0,13	kilo CO <sub>2</sub> /ton	1.387	<b>0,13</b>	3
<b>Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot overslag</b>								<b>0,11</b>	
<b>Natransport</b>									
<i>Geen overslag en natransport in 2014</i>									
<b>Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot natransport</b>								<b>0,00</b>	
<b>Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot 1 ton product rekening houdende met de verdeling binnen de transportmodaliteiten</b>								<b>4,53</b>	

\* De CO<sub>2</sub>-besparing door het juist afstemmen van de scheepsgrootte op de vaarwegklasse en het bundelen van meerdere producten bij één vaart is niet meegenomen.

Er wordt verwacht dat dit een aanzienlijke besparing tot gevolg heeft, aangezien er 77 reizen met kleinere schepen voorkomen zijn.

<b>Gemiddelde CO2-uitstoot per modaliteit</b>				
Binnenvaartschip laden	Binnenvaartschip		0,18	1
Binnenvaartschip transport	Binnenvaartschip	254 kilometer	4,45	3
Binnenvaartschip lossen	Binnenvaartschip		0,13	3
<b>Binnenvaartschip totaal</b>			<b>4,75</b>	<b>1 en 3</b>
Vrachtwagen laden	Vrachtwagen		0,18	1
Vrachtwagen transport	Vrachtwagen	72 kilometer	3,20	1 en 3
Vrachtwagen lossen	Vrachtwagen		0	1 en 3
<b>Vrachtwagen totaal</b>			<b>3,38</b>	<b>1 en 3</b>