



CO2-Reductieplan InTraffic

2021-2025

CO2-Reductieplan-2021-2025

CO2-Reductieplan

Versie: 2.0

Rapporttitel: CO2-Reductieplan InTraffic

Opdrachtgevers: InTraffic B.V.

Auteur(s): Peter Lamers (InTraffic), Maxim Luttmer (LuTz consulting)

Documentcode: CO2-Reductieplan-2021-2025

Versie: 2.0

Datum: 5 oktober 2022

InTraffic B.V.
Iepenhoeve 11
3483 MR Nieuwegein
Nederland

info@intraffic.nl
+31 (0)88 345 5000

Document wijzigingen

Versie	Datum	Auteur	Toelichting
1.0	29-06-2021	Peter Lamers	Definitieve versie
1.1	23-09-2022	Peter Lamers	Actualisatie paragraaf "5.2 Relatieve positie ten opzichte van bedrijven met vergelijkbare activiteiten"
1.2	04-10-2022	Marion Vrisekoop	Review
2.0	05-10-2022	Peter Lamers	Definitieve versie

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	4
1. Inleiding	5
2. Bedrijfsprofiel	5
3. Gevolgde aanpak	6
3.1. Referentiejaar	6
4. Afbakening	7
4.1. Projecten verkregen met gunningsvoordeel	7
5. Uitgevoerde maatregelen en positie	8
5.1. Maatregelen acties in het verleden	8
5.2. Relatieve positie ten opzichte van bedrijven met vergelijkbare activiteiten	8
6. Analyse energieverbruik en CO₂-emissies	10
6.1. Referentiejaar	10
6.2. Huidig energieverbruik en CO ₂ -emissies	10
6.3. Historisch energieverbruik en CO ₂ -emissies.	13
7. Energie- en CO₂-emissiereductiestrategie	15
7.1. Inleiding	15
7.2. Energie- en CO ₂ -reductiemaatregelen	15
7.3. Doelstelling en monitoring	19

1. Inleiding

InTraffic is op niveau vijf van de CO2-prestatieladder gecertificeerd. Eén van de verplichtingen onder deze certificering is het opstellen van een CO2-reductieplan waarin maatregelen worden gepland die de uitstoot van CO2 beogen te reduceren. Onderhavig plan stelt een realistisch doel om in de periode 2021-2025 CO2-uitstoot te reduceren.

2. Bedrijfsprofiel

Missie

Wij verbeteren de bereikbaarheid door met passie te werken aan duurzame, innovatieve IT-oplossingen voor mobiliteit.

Visie

Mobiliteit vormt een belangrijke basis voor welvaart en leefbaarheid. Er vinden veel ontwikkelingen plaats zowel op technologisch vlak, als op maatschappelijk vlak. Wij krijgen de mogelijkheid om snel en goed een betaalbare deur-tot-deurreis te plannen met gebruik van bestaande en nieuwe vervoersmodaliteiten.

Overheden en bedrijven zoeken creatieve oplossingen in innovatie en doorontwikkeling om aan de toenemende vraag naar mobiliteit te voldoen. De mobiliteitsketen werkt toe naar flexibel en vraaggericht vervoer, wil verduurzamen en zoekt actief naar kostenreductie in materieel en infrastructuur. Slimmer samenwerken is voorwaardelijk voor het verbeteren van bereikbaarheid.

InTraffic investeert in innovatiekracht in IT én kennis van mobiliteit en ontwikkelt samen met opdrachtgevers slimme IT-oplossingen voor complexe mobiliteitsvraagstukken, op het gebied van verkeersmanagement, inframonitoring en reisinformatie. Innovatie, duurzaamheid en veiligheid staan centraal in het verbeteren van de verkeer- en vervoerssystemen en de bereikbaarheid. Waar mogelijk verbindt InTraffic opdrachtgevers en partners.

InTraffic: mastering mobility

3. Gevolgde aanpak

De basis van dit plan is het vorige reductieplan over de periode 2016-2020.

De reeds geplande reductie acties voor scope 1 en 2 zijn geëvalueerd en in dit nieuwe plan opgenomen wanneer relevant. Op basis van de huidige inzichten en bedrijfsvisie aansluitend op het mobiliteitsbeleid is een passende doelstelling vastgesteld.

Er wordt een nieuwe scope 3-analyse (dominantie analyse) uitgevoerd. Deze analyse levert een actualisatie van het inzicht op van de belangrijkste scope 3 emissies. Omdat de huidige ketenanalyse (Ketenanalyse Landelijke Inframonitor – InTraffic”) afloopt wordt er een nieuwe ketenanalyse vastgesteld. De reductiedoelstellingen van deze ketenanalyse worden opgenomen in de ketenanalyse.

3.1. Referentiejaar

Het referentie jaar is de specifieke geïdentificeerde historische periode die als doel heeft het vergelijken van broeikasgasemissies, emissiereducties of andere broeikasgas informatie met andere jaren mogelijk te maken.

Voor dit reductieplan is een nieuw referentiejaar gekozen namelijk: **2019**

4. Afbakening

Dit plan heeft betrekking op de gehele organisatie van InTraffic B.V.

Sinds 22 maart 2018 is InTraffic 100% eigendom van ICT Group N.V. InTraffic blijft als een zelfstandige B.V. opereren onder leiding van statutair directeur Bert van Elburg. CO₂-emissies vanwege activiteiten van InTraffic zijn geen onderdeel van de CO₂-footprint ICT Group¹.

InTraffic heeft geen dochters of deelnemingen.

InTraffic houdt kantoor te Nieuwegein (Iepenhoeve 11, hoofdvestiging). De hoofdvestiging beschikt over een eigen parkeergarage. In september 2017 is er extra kantoorruimte bij gehuurd in het naburige pand.

De totale kantooroppervlakte is 2.992 m² (VVO).

De volgende activiteiten / emissiebronnen worden niet meegenomen:

- Directe emissies als gevolg van reguliere lekkage van de koelmiddelen van de koelmachines. Het elektriciteitsverbruik van de koelmachines wordt wel meegenomen in de analyse.

4.1. Projecten verkregen met gunningsvoordeel

Alle InTraffic projecten worden in-house (in kantooromgeving) uitgevoerd en vallen daardoor onder dit reductieplan. Daaronder vallen zowel projecten verkregen met gunningsvoordeel als projecten verkregen zonder gunningsvoordeel.

De reductiemaatregelen zijn generiek en maken geen onderscheid tussen wel- of niet verkregen projecten met gunningsvoordeel.

Door de vergelijkbare project-uitvoeringscondities (softwareontwikkeling) is het niet aannemelijk dat er voor een specifiek project (verkregen met gunningsvoordeel) project specifieke reductiemaatregelen vast te stellen zijn. Door de generieke reductiemaatregelen op alle projecten toe te passen wordt het bereik van de maatregelen vergroot.

¹ ICT Group heeft gekozen voor “Operational Control” als grondslag voor de consolidatie conform “The Greenhouse Gas Protocol. A Corporate Accounting and Reporting Standard” (World Business Council for Sustainable Development).

5. Uitgevoerde maatregelen en positie

5.1. Maatregelen acties in het verleden

InTraffic heeft sinds de deelname aan de CO₂-Prestatieladder diverse maatregelen en CO₂ reducerende acties ondernomen. Waaronder een duurzaam mobiliteitsbeleid met onder andere maatregelen ten behoeve van de vervanging van leaseauto's en stimulatie van het OV gebruik en (elektrische) fietsen. Verder heeft er een herinrichting van het kantoor plaatsgevonden, zijn er zonnepanelen geplaatst en wordt er steeds meer elektronisch vergaderd.

5.2. Relatieve positie ten opzichte van bedrijven met vergelijkbare activiteiten

Het vergelijken van de doelstellingen met bedrijven met vergelijkbare (IT) activiteiten is lastig. Deze bedrijven vallen namelijk in de categorie "Groot", InTraffic valt in categorie "Kleine organisatie". Daarbij komt dat kleine bedrijven op niveau 5 niet-vergelijkbare activiteiten uitvoeren. Daarom is de positie vastgesteld op basis van de al uitgevoerde maatregelen en de betreffende Categorie zoals is vastgelegd in de Maatregellijst CO₂-Prestatieladder².

Tabel 1 Maatregelen en categorie

Onderwerp	Maatregel / toelichting	Categorie ³
Globale maat	InTraffic valt in de categorie "kleine organisatie (K)". Met een totale uitstoot van 224,2 ton CO ₂ in 2018 blijft InTraffic ruim onder de maximale grens van 500 ton CO ₂ per jaar	Klein bedrijf
Advies	Dialogo m.b.t. CO ₂ met grote opdrachtgevers	A
Afval	Inzicht in vermeden CO ₂ als gevolg van de verwerking van afvalstromen	B
Kantoren	Het gemiddeld Energielabel is A.	C
	100 % groene stroom.	B (B is maximaal)
	Het elektriciteitsgebruik wordt voor 5% tot 10% gedekt met eigen opwekking van	B

² Maatregellijst CO₂-Prestatieladder, versie 1.0, 2019

³ A = Standaard, B = Vooruitstrevend, C = Ambitueus

Onderwerp	Maatregel / toelichting	Categorie ³
	hernieuwbare elektriciteit (via eigen investering of PPA)	
	Locatiekeuze bij openbaar vervoer	C
Personen-Mobiliteit	Beleid t.a.v. aanschaf lease personenauto's	B
	Controle bandenspanning	C
	Beschikbaar stellen fiets, e-bike of e-scooter	B (B is maximaal)
	Faciliteiten voor thuiswerken en teleconferencing	A (C tijdens coronacrisis 2020)
	Rijden op alternatieve brandstoffen of full-elektrisch	B
	Stimuleren zuinig rijden: Het Nieuwe Rijden	C
	Terugdringen autogebruik	C
	Zero CO2-emissie voertuigen	C

Uit de bovenstaande tabel is af te leiden dat de positie van InTraffic zich bevindt op het niveau tussen "Middenmoter" en "Koploper".

6. Analyse energieverbruik en CO₂-emissies

6.1. Referentiejaar

Het jaar 2019 is als basisjaar gekozen voor het berekenen van energiebesparings- en CO₂-emissiereductieeffecten. De belangrijkste reden hiervoor is dat, hoewel 2020 het laatste jaar is waarvoor gegevens beschikbaar zijn, dit ook een jaar is met afwijkende cijfers vanwege de corona periode.

6.2. Huidig energieverbruik en CO₂-emissies

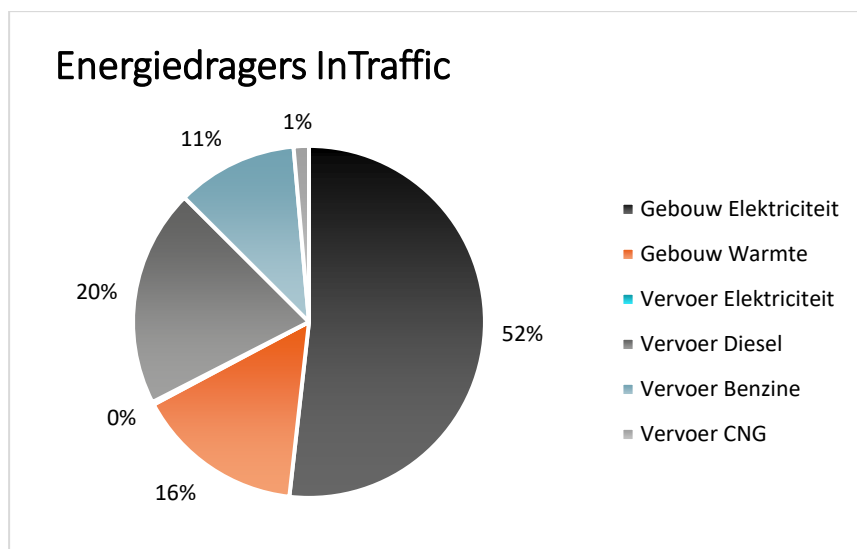
Energie

In onderstaande tabel wordt de bijdrage van de individuele energiedragers getoond. Alleen die energiedragers worden gemeld waarvan bekend is wat en hoeveel brandstof is gebruikt. Zo worden bijvoorbeeld de zakelijke gereisde kilometers voor gemaakte treinreizen of werknemersauto's niet meegenomen.

Tabel 2. Energiedragers in het basisjaar.

Categorie	Activiteit	Energiedragers	Eenheid	Verbruik [Eenheid]	Finaal verbruik [GJ]	Verdeling [%]
Gebouw	Elektriciteit	Elektriciteit	kWh / jaar	645.273,8	2.323,0	51,8%
Gebouw	Stadsverwarming	Warmte	GJ / jaar	692,1	692,1	15,4%
Vervoer	Leaseauto	Elektriciteit	kWh / jaar	3.167,0	11,4	0,3%
Vervoer	Leaseauto	Diesel	liter / jaar	24.937,0	897,7	20,0%
Vervoer	Leaseauto	Benzine	liter / jaar	15.587,0	498,8	11,1%
Vervoer	Leaseauto	CNG	kg / jaar	1.656,0	62,9	1,4%
Totaal					4.485,9	100,0%

In onderstaande figuur wordt de verdeling van de energiedragers weergegeven.



Figuur 1. Verdeling energiedragers.

In de figuur is te zien dat ongeveer 2/3 van het finale energieverbruik veroorzaakt wordt door de gebouwen, ofwel de kantoren van InTraffic (elektriciteit + warmte). Bijna 1/3 van het finale verbruik wordt veroorzaakt door de fossiele brandstoffen diesel en benzine.

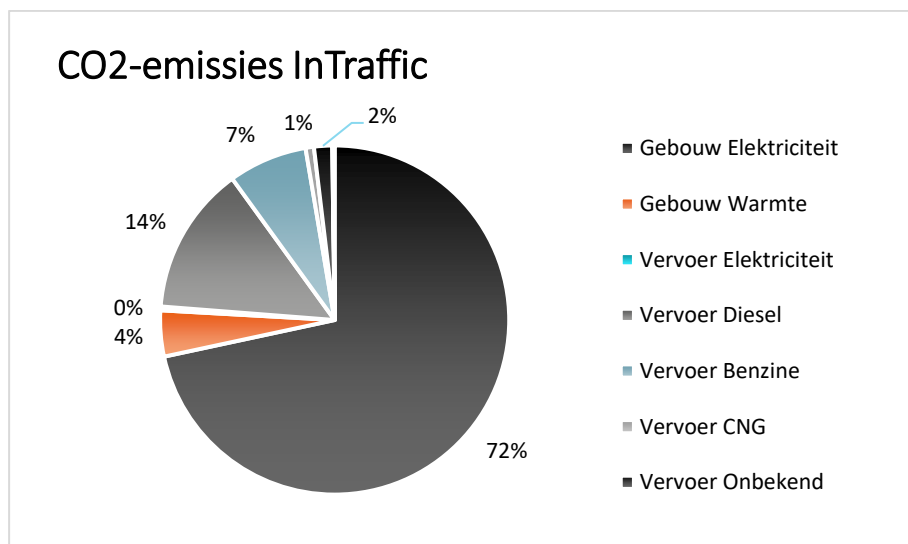
CO₂-emissies

In onderstaande tabel worden de CO₂-emissies getoond. Het betreffen zowel de directe als indirect beïnvloedbare emissiebronnen. Dus scope 1, 2 en 3. Conform het Scope 2 Protocol van het WRI worden in eerste instantie alleen de bruto emissies getoond, zonder de bijdrage van ingekochte groene stroom. In de maatregelenlijst en in de netto CO₂-footprint wordt de bijdrage hiervan vanzelfsprekend wel meegenomen.

Tabel 3. CO₂-emissies in het basisjaar.

Scope	Categorie	Activiteit	CO ₂ -emissies [ton]	Verdeling CO ₂ -emissies [%]
Scope 2	Gebouw	Elektriciteit	418,8	73,0%
Scope 2	Gebouw	Stadsverwarming	24,9	4,3%
Scope 2	Vervoer	Leaseauto	2,1	0,4%
Scope 1	Vervoer	Leaseauto	80,5	14,0%
Scope 1	Vervoer	Leaseauto	42,7	7,4%
Scope 1	Vervoer	Leaseauto	4,5	0,8%
Scope 3	Vervoer	Werknemers-auto	9,8	1,7%
Scope 3	Vervoer	Trein	0,4	0,1%
Scope 3	Vervoer	Vliegtuig	0,0	0,0%
Scope 3	Vervoer	Bus, tram en metro	0,9	0,2%
Totaal			584,6	100,0%

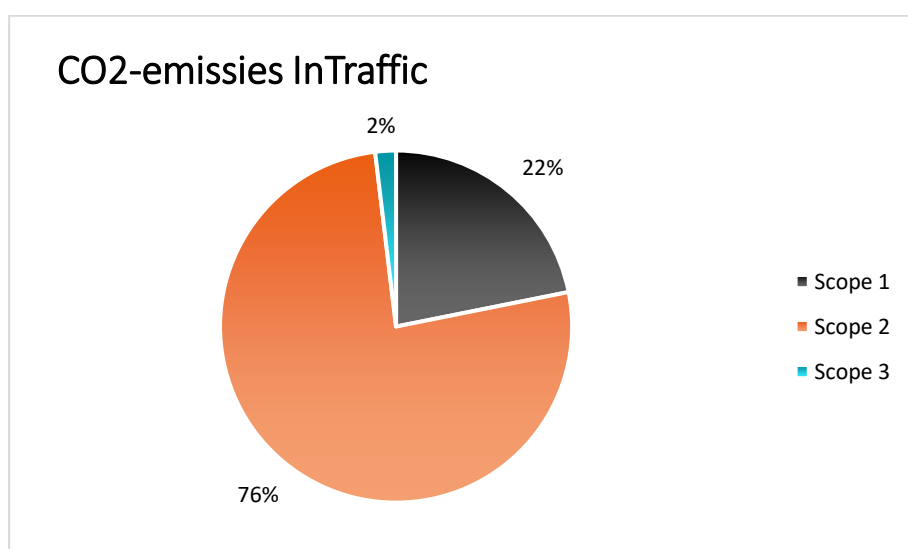
In onderstaande figuur worden de CO₂-emissies per categorie en energiedrager getoond.



Figuur 2. Verdeling bruto CO₂-emissies (nog zonder maatregelen).

In de figuur is te zien dat ook bij de CO₂-emissies, zoals verwacht kan worden, $\frac{3}{4}$ van het totaal afkomstig is van het energieverbruik van het gebouw. Ongeveer $\frac{1}{3}$ wordt veroorzaakt door het leasewagenpark.

In onderstaande figuur wordt de verdeling van de bruto CO₂-emissies weergegeven per scope.



Figuur 3. Bruto CO₂-emissies per scope (nog zonder maatregelen).

Te zien is dat $\frac{3}{4}$ van de totale emissies van InTraffic in scope 2 liggen, de zogenaamde indirecte emissies. De scope 1 emissies, ofwel directe emissies worden veroorzaakt door het leasewagenpark.

6.3. Historisch energieverbruik en CO₂-emissies.

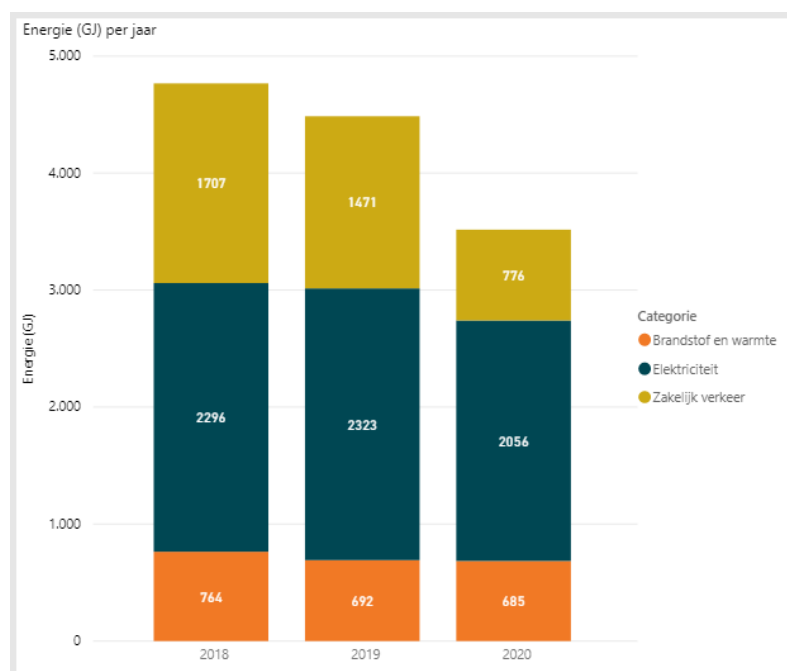
Energie

In onderstaande tabel wordt het totale energieverbruik per categorie over de afgelopen drie jaren weergegeven. Zoals eerder gemeld, worden alleen die energiedragers worden meegenomen waarvan bekend is wat en hoeveel brandstof is gebruikt.

Tabel 4. Verbruik per energiedrager per jaar.

Categorie	Activiteit	Eenheid	2018	2019	2020
Gebouw	Elektriciteit	GJ / jaar	2.296,3	2.323,0	2.055,6
Gebouw	Warmte	GJ / jaar	764,0	692,1	685,0
Vervoer	Zakelijke verkeer	GJ / jaar	1.706,6	1.470,9	776,0
			4.766,9	4.485,9	3.516,6

In onderstaande figuur wordt eveneens het verbruik over de jaren getoond.



Figuur 4. Verbruik over de jaren in finale energie.

Het totale verbruik is over de afgelopen drie jaren afgenomen. Goed te zien is dat de zakelijke kilometers, ofwel het zakelijk verkeer, ruwweg is gehalveerd.

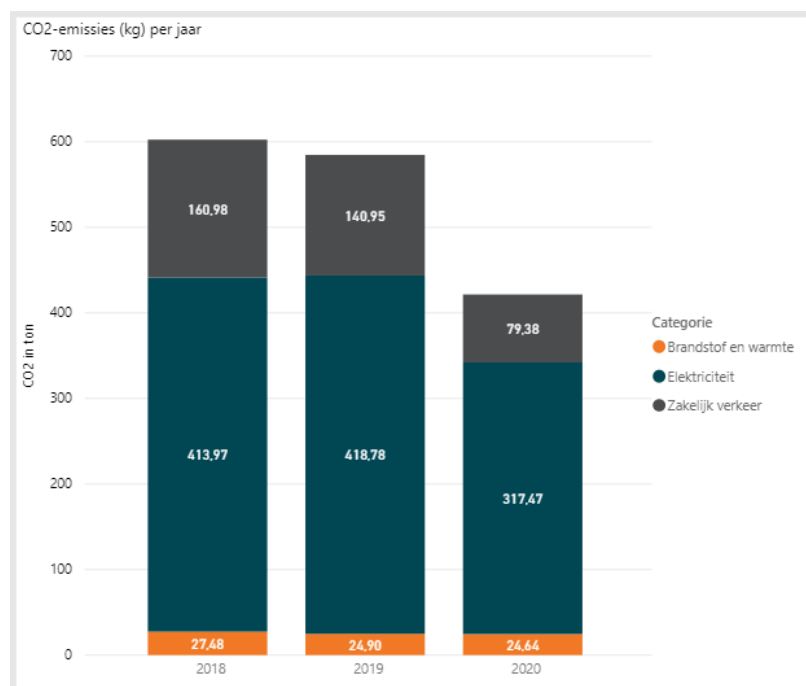
CO2-emissies

In onderstaande tabel worden de totale Bruto CO₂-emissies per categorie over de afgelopen drie jaren weergegeven. Het vergroenen van elektriciteit is hierin nog niet meegenomen.

Tabel 5. Bruto CO₂-emissies over de jaren.

Categorie	Activiteit	Eenheid	2018	2019	2020
Gebouw	Elektriciteit	ton CO ₂ / jaar	414,0	418,8	317,5
Gebouw	Warmte	ton CO ₂ / jaar	27,5	24,9	24,6
Vervoer	Zakelijke verkeer	ton CO ₂ / jaar	161,0	141,0	79,4
			602,4	584,6	421,5

In onderstaande figuur worden de totale bruto CO₂-emissies per categorie over de afgelopen drie jaren weergegeven. Net als voor het energieverbruik is ook hier te zien dat over de afgelopen drie jaren de CO₂-emissies zijn afgenomen. Dit wordt met name veroorzaakt door een halvering van het aantal gemaakte zakelijke reiskilometers, maar daarnaast ook door veel meer thuiswerken waardoor het elektriciteitsverbruik op het kantoor verminderd (minder apparatuur en wellicht minder koelcapaciteit nodig).



Figuur 5. Bruto CO₂-emissies over de jaren.

7. Energie- en CO₂-emissiereductiestrategie

7.1. Inleiding

InTraffic volgt een reductiestrategie die gebaseerd is op de zogenaamde Trias Energetica. Hierbij worden in volgorde drie stappen doorlopen bij het bepalen welke maatregelen worden opgenomen in een CO₂-reductieplan:



Figuur 6. Reductiestrategie.

1. **Verminder**: maatregelen die genomen worden zijn gericht op het zoveel mogelijk daadwerkelijk voorkomen van energieverbruik en CO₂-emissies. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het op afstand vergaderen waardoor zakelijke en woon-werk kilometers kunnen worden voorkomen.
2. **Verduurzaam**: maatregelen die genomen worden zijn gericht op het zoveel mogelijk gebruiken van duurzaam opgewekte energie. Hierbij kan worden gedacht aan het plaatsen zonnepanelen op het dak, het inkopen van groene stroom (GVO's) of het gebruik maken van biobrandstoffen voor het zakelijk rijden, e.d.
3. **Verschoon**: in deze laatste stap worden maatregelen die gericht zijn op het zo efficiënt mogelijk gebruik van fossiele brandstoffen om in de resterende energiebehoefte te voorzien. Bij zakelijk reizen kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het gebruiken van efficiëntere leaseauto's die minder CO₂ uitstoten per gereden kilometer.

Bij het vaststellen van te nemen maatregelen is met bovenstaande stappen rekening gehouden.

7.2. Energie- en CO₂-reductiemaatregelen

In het basisjaar 2019 zijn de bruto CO₂-emissies 585 ton. Omdat InTraffic voor het hoofdkantoor in 2019 als maatregel groene stroom inkoopt, komen de netto CO₂-emissies in 2019 uit op in totaal 200 ton. Indien de komende jaren verdere maatregelen worden genomen, dan kunnen de netto CO₂-

emissies in 2025 uitkomen op ruwweg 77 ton. De drie belangrijkste uitgangspunten per CO₂-emissie categorie zijn:

- Alle elektriciteitsverbruik over de jaren wordt vergoed. Dit kan door het aankopen van GVO's voor de locaties waar dit niet wordt aangeboden door de energieleverancier of het leasebedrijf (elektrische auto's).
- De stadsverwarming verduurzaamd verder, conform plan van Eneco. Momenteel is al een belangrijk deel van de warmte duurzaam. Een halvering van de CO₂-emissies voor warmte in 2025 is haalbaar.
- De CO₂-emissies afkomstig van het zakelijk verkeer kunnen ruwweg halveren. Dit door een te verwachten elektrificatie van het wagenpark (autonome ontwikkeling). Als er moet dan natuurlijk wel voor de gebruikte elektriciteit groene stroom wordt ingekocht (zie opmerking hierboven).

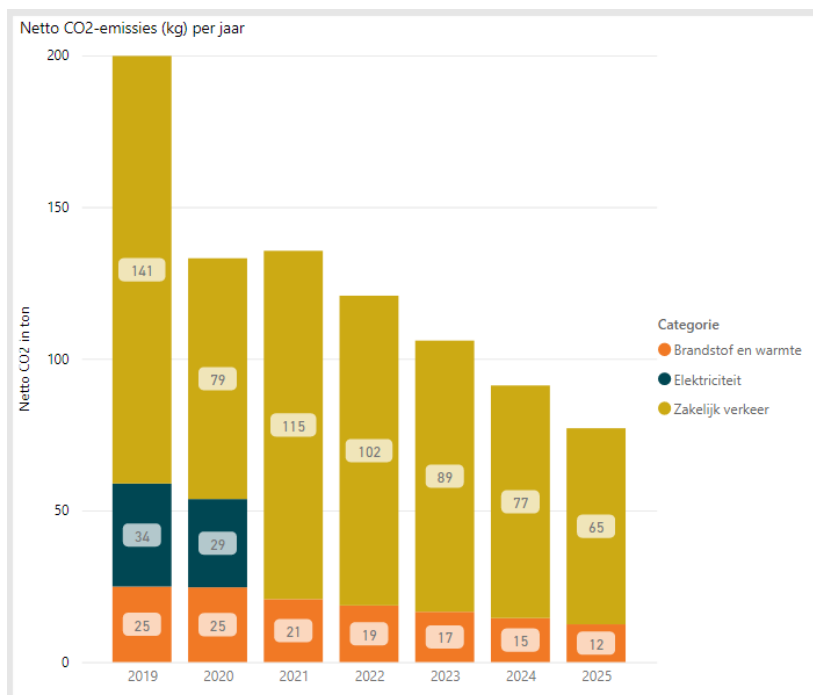
In onderstaande tabel wordt het effect in een netto CO₂-footprint per jaar per scope weergegeven.

Tabel 6. Netto CO₂-emissies per jaar en per scope⁴.

Netto CO ₂ emissies per jaar								
Scope	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scope 1	147	128	59	104	91	78	66	54
Scope 2	63	61	70	21	19	17	15	12
Scope 3	11	11	4	11	11	11	11	11
Totaal	222	200	133	136	121	106	91	77

In onderstaande figuur worden de veronderstelde netto CO₂-emissies per emissie categorie getoond tot 2025.

⁴ Voor de eenvoud is verondersteld dat emissies in scope 3 niet zullen stijgen door een afname van scope 1 en scope 2 emissies (b.v. door een afname van gebruikte motorbrandstoffen en een toename van openbaar vervoer of elektrisch gereden kilometers).



Figuur 7. Netto CO₂-emissies per categorie over de jaren (incl. verduurzamen, excl. verminderen en verschonen).

Hoewel bovenstaande reductie met name bepaald wordt door het verduurzamen van het aanbod van energie (elektriciteit en warmte), zijn er ook een groot aantal maatregelen mogelijk om de vraag te verminderen. Onderstaande tabel toont de maatregelen die uit de energieaudits naar voren zijn gekomen. Hierbij is uitgegaan van de zogenaamde zekere maatregelen⁵.

⁵ *Maatregelen kunnen als zeker, voorwaardelijk of onzeker worden gekwalificeerd. Hierop geldt dat rendabele maatregelen (conform milieuwetgeving een tvt < 5 jaar) in principe zeker zijn, tenzij sprake is van een technische, economische en/of organisatorische belemmering om deze maatregel uit te voeren.*

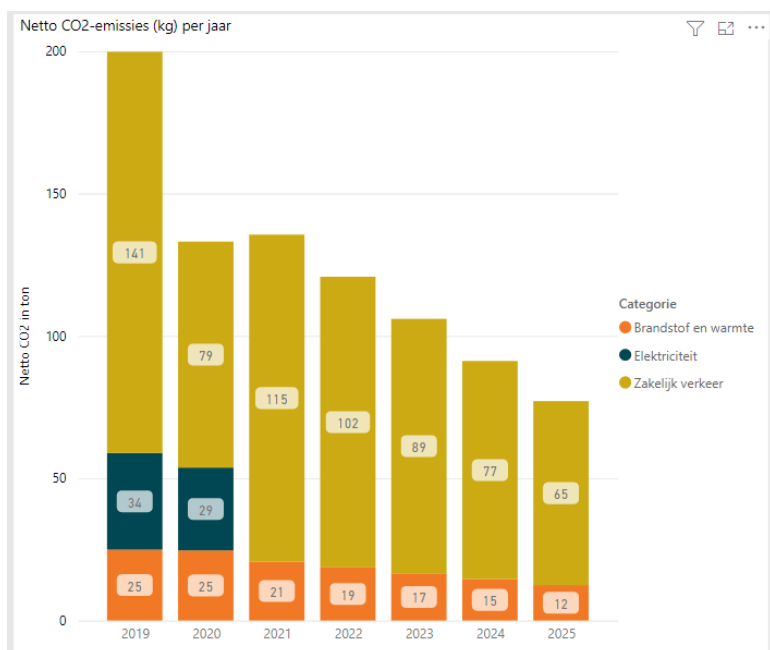
Tabel 7. Maatregelen t.b.v. het verminderen van de vraag naar energie.

Categorie	Locatie	Maatregel	Energiebesparing [GJ]	CO2 besparing [ton]
Gebouw	Iepenhoeve 11, Nieuwegein	Binnenverlichting: Installeer LED i.p.v. TL of PL.	93	17
Gebouw	Iepenhoeve 7b, Nieuwegein	Binnenverlichting: Installeer LED i.p.v. TL of PL.	10	2
Gebouw	Iepenhoeve 11, Nieuwegein	Buitenverlichting: Installeer LED i.p.v. TL5.	10	2
Gebouw	Iepenhoeve 11, Nieuwegein	Energiebeheer: Energieregistratie- en -bewakingssysteem	131	20
Gebouw	Iepenhoeve 7b, Nieuwegein	Energiebeheer: Energieregistratie- en -bewakingssysteem	19	2
Gebouw	Iepenhoeve 11, Nieuwegein	Serverruimte: Inzet fysieke servers op kantoor beperken.	1.009	182
Gebouw	Iepenhoeve 11, Nieuwegein	Verlichting: Installeer LED in vluchtwegverlichting	4	1
Vervoer	Vervoer	Bandenspanning controleren van het wagenpark	29	3
Vervoer	Vervoer	Energiebeheer: Energieregistratie- en -bewakingssysteem	15	1
Vervoer	Vervoer	Energiezuinige rijstijl - cursus "het nieuwe rijden".	73	6
Vervoer	Vervoer	Plaats oplaadpunten voor elektrisch rijden.	73	6
Vervoer	Vervoer	Regeling voor thuiswerken en online vergaderen	74	6
Vervoer	Vervoer	Verder elektrificeren van wagenpark.	584	51
Totaal			2.124	299

Te zien is dat in totaal 299 ton CO₂ kan worden gereduceerd door het verminderen en het verschonen van de vraag. Om het effect hiervan weer te geven, wordt niet de netto CO₂-footprint gebruikt, maar de bruto CO₂-footprint. Was in 2019 de bruto CO₂-footprint nog 585 ton CO₂ (afgerond), dan zal deze door alle zekere maatregelen dalen naar 285 ton CO₂ in het jaar 2025. Onderstaande tabel laat dit zien per scope en onderstaande figuur geeft dit per emissie categorie weer.

Tabel 8. Bruto CO2-emissies per jaar en per scope.

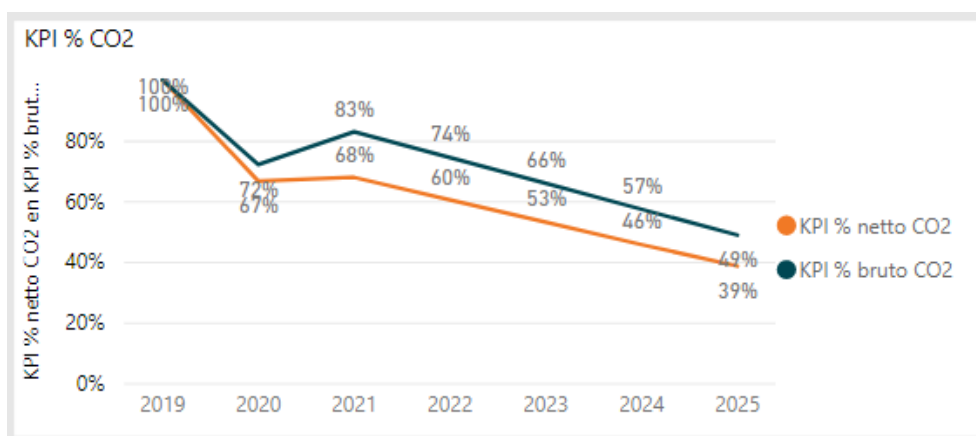
Bruto CO2 emissies per jaar								
Scope	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scope 1	147	128	59	106	94	81	69	57
Scope 2	443	446	358	368	330	293	255	217
Scope 3	11	11	4	11	11	11	11	11
Totaal	602	585	421	485	435	385	335	285



Figuur 8. Bruto CO₂-emissies per categorie over de jaren (incl. verminderen en verschonen, excl. verduurzamen).

7.3. Doelstelling en monitoring

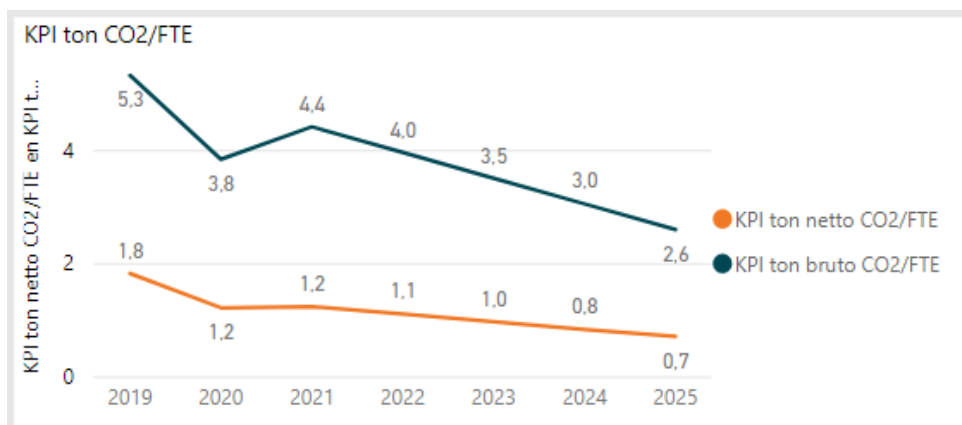
In het vorige hoofdstuk is getoond dat in de komende jaren de netto CO₂-footprint door het verduurzamen van de vraag zal dalen met bijna 61%. Afgerond is dit 10% per jaar tussen 2019 en 2025. Ook is getoond dat indien er alleen reducerende maatregelen worden genomen, door verminderen en verschonen, de bruto CO₂-footprint daalt met ongeveer 51%. Ongeveer 8,5% per jaar. Onderstaande figuur toont de afname van de CO₂-footprint per jaar voor beide.



Figuur 9. Doelstelling CO₂-emissies over de jaren.

Om de voortgang van de uitvoering van maatregelen en de te behalen CO₂-reducties te kunnen volgen, is een KPI bepaald in ton CO₂/FTE. Onderstaand figuur laat de tussentijdse, jaarlijkse, doelstellingen zien⁶.

Tabel 9. KPI ton CO₂/FTE.



Disclaimer

Dit document is eigendom van InTraffic B.V. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de eigenaar.

© 2022 InTraffic B.V. Alle rechten voorbehouden.

⁶ Hierbij is uitgegaan van 110 FTE voor InTraffic gelijkblijvend over de jaren.



InTraffic B.V.
Iepenhoeve 11
3438 MR Nieuwegein
The Netherlands

T +31 (0)88 345 5000
E info@intraffic.nl
I www.intraffic.nl