



CROSSOVER
GROUP

CO2-Emissie-inventaris

Crossover Logistics Europe B.V. – januari t/m december 2023

Opgesteld volgens de eisen van ISO 14064-1.

Auteur: K.M. Boender

Datum: 09 februari 2024

Versie: 1.0



A: Inzicht

Deze emissie inventarisatie geeft een beeld van de verschillende energiestromen binnen CrossOver. Naast een inventarisatie is in dit rapport ook de CO2 footprint berekend. De rapportage van onze CO2 footprint is opgesteld met gebruik van de conversiefactoren van de co2emissiefactoren.nl. Deze footprint beschrijft alle punten zoals beschreven in §9.3.1 van de ISO 14064-1-norm. Het basisjaar voor de emissie-inventaris is 2023, het referentiejaar voor de emissie-inventaris is 2023.

Beschrijving van de organisatie:

De Crossover Group, opgericht in 2014, is een marktleider gespecialiseerd in asset management van tankcontainers voor de internationale chemische en gasindustrie, met het hoofdkantoor in Singapore. Het beheerd vermogen (AUM) van onze huidige portefeuille bedraagt 180 miljoen USD vanaf boekjaar 2022.

De locatie in Nederland opereert sinds 2020.

Vaststellen van de grens van Crossover Logistics Europe B.V.

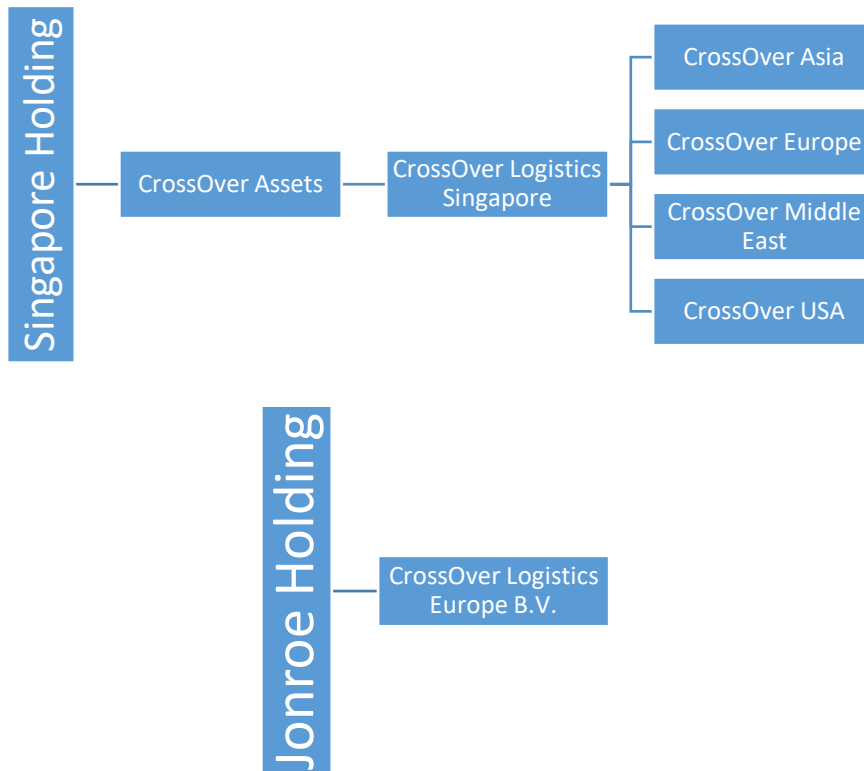
De 'organizational boundary', of 'de organisatorische grens' van een organisatie, is bepalend voor de ladderbeoordeling. De boundary dient zodanig gekozen te zijn dat er zich geen C-aanbieders onder de A-aanbieders bevinden. Om aan deze eis te voldoen zijn er in principe twee methoden beschikbaar: De 'GHG Protocol methode' en de zogenaamde 'laterale methode'.

Methode 1: de GHG Protocol methode Deze methode is volgens het GHG Protocol (A Corporate Accounting and Reporting Standard, Hoofdstuk 3 'Setting organizational boundaries'). De methode werkt top-down en is afdoende. Met deze methode kunnen organisaties zowel de 'equity share' benadering als de 'control' benadering toepassen. In essentie gaat men op de hoogste top van de hiërarchie van organisaties zitten (bijvoorbeeld op holding niveau) en bepaalt op basis van het GHG Protocol welke organisaties tot de organizational boundary behoren. De hiërarchie ziet toe op de zeggenschapsrelaties tussen organisaties. Een toets aan de voorwaarde dat de boundary zodanig gekozen dient te zijn dat er zich geen C-aanbieders onder de A-aanbieder bevinden, zal geen verrassingen opleveren.

Methode 1 is toereikend voor Crossover Logistics Europe B.V.

Enige relatie en aandeelhouder is Jonroe Holding B.V.

Crossover Logistics Europe B.V. maakt wel deel uit van een groep van bedrijven echter werkt deze autonoom onder directe aansturing van de Jonroe Holding B.V. welke juridisch niet onder de Singapore Holding valt. Dit is opgenomen in onderstaand organogram. Er is echter wel een verwevenheid van activiteiten die door de gehele groep plaatsvinden.



Conclusie

Binnen Jonroe Holding B.V. en Crossover Logistics Europe B.V. is er sprake van sterke verwevenheid. Jonroe Holding B.V. voert geen activiteiten uit. Crossover Logistics Europe B.V. wordt opgenomen in de organizational boundary.

Kwantificeringsmethode

Voor het kwantificeren van de CO₂ uitstoot is voor de verschillende type emissies een andere methode gebruikt.

Bedrijfswagens:

Het totale brandstof verbruik voor bedrijfswagens is bepaald aan de hand van tankpassen en gedeclareerde tankbonnen door de bestuurder. Per kenteken is op deze wijze het brandstofverbruik inzichtelijk. De verschillende brandstoffen zijn onderverdeeld naar elektrisch laden.

Vliegtuigreizen:

Per enkele vlucht wordt de afstand bepaald via de website 'Distance to' en wordt de correcte CO₂-emissiefactor toegekend.

Gas- en elektraverbruik:

Het gasverbruik (Gj) en elektraverbruik (kWh) is bepaald op basis van de aangeleverde data van de verhuurder en met behulp van de conversiefactoren gekwantificeerd. Het gasverbruik idem.

Wijzigingen kwantificeringsmethode:

Geen.

Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waarden. Bijna alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO2 footprint zijn gebaseerd op facturen en/of werkelijk gemeten aantallen. Hierdoor is de onzekerheidsmarge zeer gering.

Het pand is een verzamel pand waarbij er pro rata berekend wordt wat het aandeel in het verbruik van het pand is. Dit resulteert in de beschreven hoeveelheden. Met kleine zekerheid kan gezegd worden dat het elektraverbruik aannemelijk is.

Niet meegenomen in de footprint zijn: koudemiddelen. Er zijn wel koudemiddelen in gebruik (auto-airco, koelkast e.d.), maar deze komen alleen vrij bij lekkages. Mocht dat een keer gebeuren dan zijn de hoeveelheden dusdanig klein dat deze als 'niet materieel' gezien kunnen worden. Deze (eventuele) emissies zijn kleiner dan 1% van de totale footprint. Er zijn dus geen relevante gegevens uitgesloten.



Voor Crossover zijn de scopes als volgt ingevuld:

Scope 1:

- Stadswarmte voor verwarming kantoren (schatting)

- 55,96 GJ. = 1.41 ton CO2 uitstoot.

- Brandstofgebruik van leaseauto's (geladen kWh)

- Elektra 6270.76 kWh = 3.27 ton CO2 uitstoot

Totaal scope 1 = 4.68 ton CO2 uitstoot

Scope 2:

- Indirecte emissies van ingekochte elektra (kantoren) (schatting)

- 29074 kWh. = 13.25 ton CO2 uitstoot

- Zakelijk vliegereizen

- 64634 km verdeeld over <700, 700-2500 en >2500 km vliegafstanden.
 - <700 km 0 km = 0 CO2
 - 700-2500 km 0 km = 0 ton CO2
 - >2500 km 64634.82 km = 10.14 ton CO2

Totaal scope 2 = 23.39 ton CO2 uitstoot.

Onderstaand is de CO2 uitstoot per scope beschreven:

CO ₂ -uitstoot per scope	Ton CO ₂	Percentage
Scope 1	4.68	17%
Scope 2	23.39	83%
Totaal	28.07	100%



Carbon footprint:

Totaal 2023: 28.07 ton CO2

Zoals af te lezen in bovenstaande grafieken zorgen de vliegreizen na het elektra voor de grootste CO2 uitstoot, daarom is er gekozen voor de werkgroep Mobiliteit.

Door middel van de deelname aan de werkgroep 'Mobiliteit' bij Stichting Positieve Impact zal worden geïnventariseerd welke mogelijkheden er zijn op het gebied van vliegreizen.

De CO2 uitstoot van gas en elektriciteit is naar schatting meegenomen vanwege de reden dat er op moment van berekenen geen overzicht beschikbaar was van de huidige stand van elektriciteit en gas verbruik, hier heeft Crossover weinig invloed op omdat het om een verzamelpand gaat en afhankelijk is van de verhuurder om deze overzichten te maken. Tevens is er met de verhuurder en andere huurders gesproken over groene elektriciteit en groen gas. Vooralnog wordt dit nog niet in werking gezet door de verhuurder.

Ten opzichte van het jaar 2022 zien de resultaten van 2023 er redelijk gelijkwaardig uit.

Projecten CO2-gerelateerd gunningsvoordeel

In 2023 waren er geen projecten die gegund zijn aan Crossover, ontstaan zijn door middel van de CO2-gerelateerd gunningsvoordeel.

Overige statements m.b.t. de footprint

- De footprint is opgesteld conform ISO 14064 par 9.3.1.
- Binnen ons bedrijf heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden.
- Binnen ons bedrijf heeft geen verwijdering van CO2 plaatsgevonden.
- Alle emissies zijn uitgedrukt in CO2-equivalenten. De equivalentiefactoren zijn overgenomen uit CO2emissiefactoren.nl
- Deze emissie-inventaris is niet geverifieerd door een CI. Verificatie is uitgevoerd door ARBO Rotterdam.

