

16^e FM Congres

'DUURZAAMHEID'

Het onderwerp werd weerhouden na enkele overlegsessies met FM-professionals en kwam zeer spontaan aan de oppervlakte, hoewel het erop kan lijken dat 'duurzaamheid' al ruim voldoende aan bod komt. Toch staan er heel wat ingrijpende veranderingen voor de deur, niet geringe uitdagingen voor ondernemingen en hun Facility Manager, die de keuze voor het onderwerp meer dan verantwoorden.



15 oktober 2024
Sheraton Airport Hotel Zaventem
KI' communications

Plenaire presentaties

1. Benjamin Elen, Senior Director Deloitte

CSRD, EEN NIET TE ONDERSCHATTEN UITDAGING

Benjamin Elen, Senior Director bij Deloitte, verantwoordelijk voor Sustainability & Sustainability Reporting introduceerde tijdens zijn plenaire sessie CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive - voor het publiek. De Europese Green Deal stelt tot doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn en is bepalend voor CSRD. Binnen de Green Deal zijn een aantal blokken gedefinieerd, waarvan één betrekking heeft op de gebouwrenovatie en energiestaat van gebouwen. Veel gebouwen die er vandaag staan zullen er in 2050 nog staan, maar zullen grondig gerenoveerd moeten worden om aan de Europese regelgeving te voldoen.

Duurzaamheidsrapportering, wat CSRD is, is niet helemaal nieuw, maar bleef vooral beperkt tot het oplijsten van intenties, zonder concrete verbetering. De rapporten waren ook niet onderling vergelijkbaar, omdat er geen standaardisatie voor bestond. Dat alles was aanleiding tot het invoeren van CSRD.

De Europese wetgeving voorziet echter een drieluik:

- CSRD: Corporate Sustainability Reporting Directive
- CS3D: legt een wettelijke verplichting op aan grote ondernemingen om 'due diligence'-procedures (= 'gepaste zorgvuldigheid') uit te voeren.
- EU Taxonomy: een classificatiesysteem, waarmee bedrijven en organisaties getoetst kunnen worden op de duurzaamheid van hun investeringen.

Het opmaken van een CSRD is vanaf 2025 (fiscaal jaar 2024) verplicht voor grote ondernemingen.

Hieronder wordt verstaan: > 250 medewerkers, meer dan 25 miljoen euro activa, > 50 miljoen euro omzet. Als aan 2 van deze 3 criteria wordt voldaan, geldt de verplichting.

De zorgsector – meestal onder vzw statuut – valt buiten de CSRD, maar dat kan op termijn veranderen. Ook publieke instellingen wordt (voorlopig?) niet geïmplementeerd.

Er zijn 12 standaarden vastgelegd als toetssteen voor het bepalen waar de organisatie staat t.o.v. de duurzaamheidseisen, 82 eisen waaraan de te verstrekken informatie moet voldoen, ongeveer 1100 datagegevens, waarvan 1/3 kwantitatief en 2/3 kwalitatief.

De CSRD bundelt:

- CSRD integreert de ESG-rapportering.
- Veerkracht en strategie van het bedrijfsmodel;
- CSRD verplicht tot het vastleggen van duurzaamheids-KPI's: objectieven, doelen (volgens opgelegde richtlijnen).
- De rol van het bestuur en management met betrekking tot duurzaamheidsfactoren.
- Duurzaamheidsbeleid en beschrijving van het due diligence-proces.
- Belangrijkste IRO (Impact, Risico en kansen).
- De methodologie om de gerapporteerde informatie te identificeren.

- Rapportage van groene financiële indicatoren (EU-taxonomie).

Bij de CSRD duurzaamheidsrapportering is een revisor nodig.

De rapportering moet volledig gedocumenteerd zijn. Dat zal in de meeste gevallen ook bevraging van toeleveranciers en klanten vereisen.

Dubbele Materialiteit

Nog een bijzonderheid is dat de impact van de organisatie op de planeet en de maatschappij moet worden aangetoond, maar ook omgekeerd, de financiële impact van externe duurzaamheidsmaatregelen op de levensvatbaarheid van de organisatie in de toekomst. Dat laatste vereist een 'voorspelling' van de toekomst.

Belangrijke aandachtspunten:

- Betrokkenheid van alle belanghebbenden
- ESG-onderwerpen om over na te denken
- Dynamische aanpak
 - Korte, middellange en lange termijn
 - Eigen bedrijfsvoering en waardeketen
- Consistentie van de risicoanalyse

Conclusie

Benjamin Elen benadrukt de noodzaak om de komende 5 tot 10 jaar grondig na te denken over duurzame financiering.

Financiële instellingen zullen CSRD-rapportering opeisen voor het toekennen van financieringen.

Wie nu nog niet verplicht is tot CSRD-rapportering, moet erover nadenken, zich voorbereiden om klaar te zijn wanneer de verplichting wel wordt opgelegd.

2. DR. IR. MICHAËL PEETERS. ASSISTANT PROFESSOR TU DELFT (NL)

GEBOUWEN ANDERS WAARDEREN IN FUNCTIE TOT DUURZAAMHEID

Europa heeft vastgelegd in 2050 volledig koolstofneutraal te zijn. Daarbij wordt de volledige keten in aanmerking genomen, vanaf de productie (van bv. bouwmaterialen) tot het einde van hun gebruik. “Het gaat dus om een ‘whole life’-benadering” verduidelijkt dr. ir. Michaël Peeters, MRe – Assistant professor ESG – Sustainable Finance, Smart Building & Valuation, Delft University of Technology. “Europa focust op CO₂-uitstoot en neemt dat als maatstaf. Zo is 1 kg methaan = 25 kg CO₂. 1 kg nitrogen trifluoride (stikstoftrifluoride) = 17.000 kg CO₂”.

De EU Taxonomy bepaalt of een economische activiteit duurzaam is of niet. Zowel het bouwen van een gebouw als het beheer ervan worden tegen het licht gehouden voor het taxeren van de duurzaamheid. dr. ir. Michaël Peeters benadrukt dat er toenemend een duidelijk verband bestaat tussen duurzaamheid en het beschikbaar stellen van gelden op de internationale financiële markten.

ETS2.0

In 2027 start het nieuwe ‘Emission Trading System 2.0’. In dit systeem is de focus gelegd op gebouwen en het wegtransport. De Europese Green Deal blokkeert investeringen in niet duurzame oplossingen. Met ETS wordt het verder gebruiken van fossiele brandstoffen binnen gebouwen (HVAC) of voor mobiliteitsoplossingen duurder gemaakt. Dat loopt via het verhandelen van CO₂-certificaten, of beter gezegd de stapsgewijze beperking tot het verhandelen van die CO₂-certificaten.

- 1/1/2027 geldt als startpunt ‘100’.
- 1/1/2028 = 90
- 1/1/2029 = 80

Zo wordt het aanbod CO₂-certificaten beperkt, wat de prijzen moet opdrijven.

De eerste twee jaar zal de prijs van de CO₂-certificaten kunstmatig stabiele worden gehouden à 45,00 euro/ton CO₂. Na 2029 wordt de prijs losgelaten. Verwacht wordt dat dit een stijging van +12 à +20% van de kosten zal veroorzaken voor gebouwen. De toeslagen worden via energieleveranciers doorgerekend, ook aan particuliere afnemers.

CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism)

Vanaf 1 januari 2026 wordt CBAM ingevoerd, het CO₂- grenscompensatiesysteem van de EU. Dat betekent dat ingevoerde producten getaxeed worden alsof ze binnen de EU zouden geproduceerd zijn om hun CO₂-voetafdruk vast te leggen.

CBAM viseert producten als aluminium, ijzer, staal, cement, maar ook elektriciteit en waterstof. De CBAM-rapporteringsplicht zal een bouw materiaal als beton vanaf 2030 +17 à +20% duurder maken.

In de bijlage I van de verordening (EU) 2023/956 worden alle goederen genoemd die onder de CBAM-rapporteringsplicht vallen. Verwacht wordt dat tot 2030 nog aanzienlijk meer goederen op de lijst zullen verschijnen.

Voor de hoeveelheid geïmporteerde CO₂ moet een toenemend aantal CBAM-certificaten worden ingeleverd. Het aantal neemt tot 2034 jaarlijks toe. CBAM-certificaten – 1 per ton

ingebodde CO₂ - vertegenwoordigen de CO₂ die is uitgestoten bij de productie van de geïmporteerde goederen.

dr. ir. Michaël Peeters besluit: deze aanpassingen zullen resulteren in een snellere ROI voor duurzame investeringen in gebouwen en mobiliteit. De waarde van vastgoed zal er stabiel door worden.

YOUTH PANEL

Het woord 'duurzaamheid' heeft zich inmiddels al zowat een kwarteeuw verankerd in ons dagelijks leven. We worden er overal mee om de oren geslagen en iedereen heeft er ook wel zo zijn mening over. Vooral jongeren tonen zich zeer gevoelig aan het thema, de aanleiding om enkele recent afgestudeerde en als young professionals in het vakgebied Facility Management gestarte jonge mensen samen te brengen.

Panelleden:

Estée Stoels, Fleet & Facility Coördinator bij Unit-T

Mathias De Roeck, Fleet & Facility Officer bij Unit-T

Toon Kerkhofs, Coördinator Facility & Fleet Management bij DELA Belgium

Rani Van Slembrouck, Facility Officer bij VYNCKE (Renewable Energy Equipment Manufacturing)

Wat betekent duurzaamheid voor jullie en concentreert het begrip duurzaamheid zich louter tot klimaatverandering, tot het verkleinen van onze milieu-impact?

Estée Stoels: Als young professional moet je vooraf eerst bekijken en analyseren wat je kan betekenen voor de opwarming. Daarbij moet je een onderscheid kunnen maken tussen je persoonlijke engagement en overtuiging en je professionele rol.

Mathias De Roeck: Veel jongeren die gaan betogen, beseffen niet altijd ten volle wat duurzaamheid allemaal inhoudt. Vaak volgen ze gewoon die beweging, zonder te weten dat er op bedrijfsniveau al meer gebeurt dan ze denken. Ze verliezen het bredere plaatje uit het oog. Er is meer dan het verhaal dat ze zelf schetsen.

Toon Kerkhofs: Het gaat erom dat we een leefbare wereld voor toekomstige generaties moeten overeind helpen. Daarvoor moeten we stapsgewijs naar het bredere kader kijken.

Rani Van Slembrouck: Voor mij betekent het de balans zoeken tussen mens, planeet en bedrijf. Ook relaties moeten duurzaam zijn, en bedrijven moeten er op lange termijn voordeel uithalen.

Hoe belangrijk is duurzaamheid bij sollicitaties en de keuze van een werkgever?

Mathias De Roeck: Het is belangrijk om zelf te peilen of een bedrijf alleen slogans gebruikt, en zich bezondigt aan greenwashing, of echte actie onderneemt. Als jongere is het sollicitatiegesprek al een moment waar je die peiling kan doen, maar ook het moment waar je het potentieel voor je eigen rol kan detecteren. In mijn geval zag ik dat de basis er was, maar niemand op een specifieke opleiding kon rekenen. Dat kon ik wel doen. En zo kon ik bijdragen aan belangrijke stappen.

Rani Van Slembrouck: Zelf heb ik dat belang van duurzaamheid maar gaandeweg ontdekt, toen ik van stagiair doorgroeide naar werknemer.

Toon Kerkhofs: Bij mijn sollicitatie hechtte ik nog niet veel belang aan duurzaamheid, maar dat zou nu wel anders zijn. Mijn volgende werkgever moet in dat verhaal zitten, minstens de verplichte regels volgen, anders ga ik er niet aan de slag.

Estée Stoels: Voor mij was het een uitdaging, omdat het bedrijf nog niet ver stond in zijn duurzaamheidstraject. Dan gaat het om samen iets uitbouwen, wat zeker een extra motivatie is.

Jongeren betogen voor duurzaamheid, maar kopen ook kleding van twijfelachtige afkomst, vliegen zonder schroom goedkoop en shoppen online met veel transport tot gevolg. Hoe consequent gaan jongeren om met hun duurzaamheidsidealen?

Mathias De Roeck: Jongeren zijn vooral consequent als het hen goed uitkomt. De logica is soms ver te zoeken, maar volwassenen zijn in hetzelfde bedje ziek. Jongeren zijn ook financieel kwetsbaarder, wat het een moeilijke evenwichtsoefening maakt. Ze moeten leren bedrijven kritisch tegen het licht te houden.

Estée Stoels: Jongeren moeten inderdaad meer op hun financiële middelen letten. Toch is het belangrijk om voor jezelf bewust te kiezen: kan het anders, bijvoorbeeld elektrisch of met de trein reizen?

Toon Kerkhofs: Duurzaamheid is vaak duurder, maar we moeten niet wachten op de industrie om duurzame keuzes goedkoper te maken. Weinig mensen beseffen wat er achter goedkope kleding uit China zit. We moeten op beide fronten vooruit. We kunnen niet verwachten dat de oplossingen alleen van bedrijven komen. Bovendien is verduurzamen niet per definitie duurder.

Hoe zie je de balans tussen economische belangen en duurzaamheidsdoelstellingen?

Estée Stoels: Je moet nadenken over de korte en lange termijn. Investerings spelen op langere termijn in je voordeel. Beter nu dan later, dat geeft je een concurrentieel voordeel.

Mathias De Roeck: Het is belangrijk om iedereen in het verhaal mee te krijgen, zodat je niet achteroploopt. Technologie en duurzaamheid staan soms lijnrecht tegenover elkaar. Wij hebben nood aan bestelwagens die min. 1 ton laadvermogen moeten hebben, maar dat is momenteel niet haalbaar met elektrische aandrijving.

Toon Kerkhofs: Verduurzamen moet op een economisch verantwoorde manier gebeuren, anders komen we onszelf tegen. Europa is heel ambitieus, maar misschien verduurzamen we te snel en zijn de massa's geld voor het proces niet altijd juist besteed. Tegen 2030 wil mijn bedrijf 50% CO₂-reductie, maar dat blijkt onbetaalbaar uit onze berekeningen. Er is een discrepantie tussen waar we naartoe willen en wat haalbaar is. Dat zorgt voor angst.

Rani Van Slembrouck: Met creativiteit kan je veel oplossen. Anderzijds zijn overheidssubsidies zeker welkom. Ze helpen, vooral om het management te overtuigen.

Wat denken jullie zelf als jong-FM-er te kunnen bijdragen en verbeteren?

Mathias De Roeck: Veel bedrijven moeten nog uitzoeken waaraan ze moeten voldoen en hoe ze dat zullen bereiken. Wat we binnen vijf jaar moeten doen, blijft koffiedik kijken.

Estée Stoels: Quick wins, zoals het herzien van aankoopprocessen, zijn mogelijk. Maar voorlopig is er geen sluitend antwoord over hoe we het moeten aanpakken. Eerst moeten we de mogelijkheden aftasten.

Hoe reageren jullie leveranciers?

Estée Stoels: De meeste zijn meegaand. Bij degenen die dat niet zijn, moet je het partnerschap herzien.

Rani Van Slembrouck: Een voorbeeld is onze opdracht voor het maken van Sinterklaasartikelen. Onze leverancier zet daarvoor beschutte werkplaatsen in. We evalueren dit soort samenwerkingen jaarlijks.

Werknemers hebben verwachtingen aan hun werkgever voor wat duurzaamheid betreft. De werkgever wordt geconfronteerd met een snelle verstrenging van de wetgeving. Zit de Facility Management tussen hamer en aambeel?

Publiek: Een moeilijk vraagstuk. Het is niet altijd eenvoudig om commitment te vertalen naar investeringen. Het niveau van deze investeringen wordt zwaar onderschat.

Toon Kerkhofs: De uitdaging is om een stap voor te zijn, zodat de budgetten afgestemd zijn op het commitment. Het kader vooraf schetsen, voordat je het engagement aangaat, is cruciaal.

Publiek: Je moet mensen op hoog niveau hebben die doordrongen zijn van duurzaamheid. Anders neemt iedereen het woord in de mond, zonder te beseffen wat de impact in de realiteit zal zijn. Je moet voldoende hoog in de organisatie geraken om het te doen slagen.

PANEL CSRD & GREEN DEAL

Panelleden:

Catherine Bals, Proximus* Sustainability Department Lead – Proximus Foundation Chair

Elke Picquet, Cegeka, ESG Coordination, Talent Communication

Tom Rommens, VITO, R&D Professional Sustainable Materials Management

() Proximus heeft duurzaamheidsrapportering al langer verankerd in haar organisatie en is volop aan de slag met het finaliseren van haar eerste CSRD-rapport, dat 2025 moet worden ingediend.*

CSRD - Corporate Sustainability Reporting Directive – is een uitbreiding op verplichte financiële rapportering voor bedrijven. Het werd in 2022 door de EU gestemd en 2025 (fiscaal jaar 2024) is het eerste rapporteringsjaar voor alle beursgenoteerde bedrijven. Het betreft ongeveer 55.000 bedrijven binnen de EU.

De CSRD-rapportering stroomlijnt het format van vroegere duurzaamheidsrapportering. De CSRD-rapportering is een verplichting, maar momenteel voorziet de Belgische wetgeving geen sancties bij het niet in de praktijk omzetten van de rapportering. Algemeen wordt verwacht dat dit slechts tijdelijk is en de rapportering op termijn ‘afdwingend tot uitvoering’ zal worden.

Een belangrijk kenmerk is dat de rapportering niet alleen melding maakt van de impact van de organisatie op het milieu, maar ook omgekeerd, welke veranderingen van het milieu de toekomst van het bedrijf kunnen impacteren. Organisaties worden bijgevolg verplicht niet alleen terug te kijken, maar evenzeer een toekomstvisie te ontwikkelen. Dit wordt als ‘*dubbele materialiteitsanalyse*’ benoemd en standaard vastgelegd om CSRD-rapporten vergelijkbaar te maken.

CSRD-rapportering moet transparant zijn over de duurzaamheidsstrategie van de organisatie, hoe deze tot uitvoering brengen en met welke doelstellingen. CSRD geeft maximaal inzicht in de duurzaamheidsagenda van een organisatie. Het is tevens een leidraad voor interne acties tot verduurzamen.

Aandachtspunten:

- De top van de organisatie moet mee zijn
- De omgang met leveranciers > het is een uitdaging voor kleinere bedrijven die zelf niet tot CSRD-rapportering verplicht zijn, maar als toeleverancier veel vragen zullen moeten beantwoorden en data aanleveren.
- De omgang met werknemers
- Ethisch ondernemen

CSRD-rapportering is een proces van voortschrijdend inzicht. Door de rapportering komen de zwaktes boven. Deze bieden kansen om te verbeteren, andere keuzes te maken, te heroriënteren.

De CSRD-rapportering creëert interen een draagvlak voor de ESG-aspecten en zet aan tot acties die men anders niet zou ondernemen.

Denk bij het opstellen van de doelstellingen niet alleen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot, maar bv. ook aan de volledige overstap naar hernieuwbare energie.

De verantwoordelijkheid voor de CO₂-uitstoot wordt bij de gebruiker gelegd, maar deze is meerledig:

- Wat komt er uit de schoorsteen?
- Wat is 'embedded', ingesloten in bouwmaterialen bij hun productie, transport naar de werf...

Vergeet evenmin de sociale KPI's.

Workload en kosten

Het opstaren van de CSRD-rapportering brengt heel wat werk en bijgevolg ook kosten met zich mee. De ganse organisatie is er in meer of mindere mate bij betrokken. Er is veel data nodig voor de rapportering en die zit zeer verspreid bij HR, Facility Management, Procurement,... maar ook deels extern.

Men kan een eigen CSRD-team oprichten, beroep doen op externe consultancy of een mix van beide. Maar ook in de vervolgjaren na de opstart is de belasting door de CSRD-rapportering niet te onderschatten. Specifiek de telkens terugkerende revisorkosten liggen hoog.

Er wordt een raming gemaakt van een verviervoudiging van de kosten voor CSRD-rapportering t.o.v. de vroegere duurzaamheidsrapportering.

Conclusies

- Laatje niet afschrikken, pak het stap-per-stap aan. Focus op enkele acties die tot echte verandering leiden.
- De top van de organisatie moet duurzaamheid als een strategische prioriteit zien.
- CSRD-rapportering moet even ernstig genomen worden als de financiële rapportering
- Idealiter wordt één persoon als projectcoördinator aangesteld. Hij/zij centraliseert alle benodigde data en informatie.
- De voor de rapportering benodigde data zitten zeer verspreid. Ze zijn deel geautomatiseerd aan te leveren; deels moeten ze specifiek worden opgevraagd en geëxtraheerd.
- Niet alle factoren zijn vanuit de organisatie te beïnvloeden (vb. Google kiest voor kernenergie als energiebron voor datacenters).
- Transparantie in de rapportering is essentieel.
- Europa heeft met de Green Deal gekozen voor zero emissie (CO₂-uitstoot) en dat moeten we aanvaarden; ervoor gaan i.p.v. steeds opnieuw te contesteren.

PANEL DUURZAME MOBILITEIT

Panelleden:

- **Nathalie Cloet**, President of the board IFMA Belgium Chapter
- **Isabel Verniers**, Stafmedewerker Co-CEO/COO bij AZ Maria Middelaes Gent
- **Koen van Haelst**, Directeur Facilities & maintenance bij Provincie Antwerpen
- **Guy Storms**, Facilities Manager bij Telenet
- **Alain Caytan**, Real Estate Manager & Mobility Coördinator bij VDAB

De onaantastbare bedrijfswagen

Initiatieven als carpoolen, shuttles of het mobiliteitsbudget ten spijt krijg je werknemers maar moeilijk uit hun bedrijfswagen. In het bijzonder voor bedrijven uit de privésector ligt dat moeilijk. De overgrote meerderheid van de aanwezigen beschikt nog altijd over een bedrijfswagen, opvallend meer dan een leasefiets van het bedrijf. Slechts een enkeling heeft beide transportmiddelen ter beschikking.

Corona ligt dan wel een paar jaar achter ons, maar heeft onze gedachtes en inzichten over mobiliteit letterlijk en figuurlijk in beweging gezet of de verandering die er al was een boost gegeven.

Zit multimodale mobiliteit in de lift?

De gezondheids crisis is de trigger geweest voor een bredere aanvaarding, of in sommige bedrijven voor de introductie van multimodaliteit. Het is nog geen overweldigend succes, maar werknemers kijken naar elkaar en dat helpt om collega's te overtuigen. Zeker jongere medewerkers hebben oor naar multimodaliteit. Multimodaliteit wordt vaak lokaal ingegeven en is opvallend populairder bij werknemers die binnenstedelijk wonen.

Bedrijven leveren steeds meer inspanningen om multimodale mobiliteit onder de aandacht te brengen en aantrekkelijker te maken. In sommige gevallen is dat ook het gevolg van de niet altijd gesmaakte switch naar EV's.

Softwareplatformen en apps, zoals de Olympusapp, zijn dankbare tools die als hefboom kunnen werken en een faciliterend effect sorteren. Na drie jaar praktijkervaring stelt de VDAB een positieve impact vast, zowel sturend richting zachte mobiliteit alsook in de slimme omgang ermee. Bovendien kan je er ook een privébudget mee beheren, los van de werkverplaatsingen, en bevat het ook deelwagengfunctionaliteit zoals Cambio, wat drempelverlagend werkt. Deze platformen geven niet alleen richting aan de verschillende oplossingen rond zachte mobiliteit, maar creëren ook gemoedsrust bij de gebruiker. Deze kan steeds tot de laatste minuut beslissingen nemen en zijn vervoer organiseren in functie tot zijn (werk)dag. In die flexibiliteit schuilt een belangrijke troef.

Aandacht voor veiligheid

Nog een voordeel is de mogelijkheid tot personaliseren door de werkgever. Wil deze liever geen deelsteps, dan kunnen deze providers worden verwijderd. De vraagtekens rond veiligheid en overlast in steden door achtergelaten steps, maken dat dit vervoermiddel in veel gevallen wordt geweigerd.

Gelden de twijfels rond veiligheid ook voor speed pedelecs? Verzekeringen beginnen aan te dringen op maatregelen, maar dwingend is dat nog niet. Veel van die onveiligheid komt voort uit een gebrek aan gewenning. Verwachtingen gaan uit van een verminderen van de twijfels naarmate de adoptie van snelle elektrische fietsen verder toeneemt.

Een aanbeveling is om cursussen aan te bieden voor elektrische mobiliteit, zowel voor speed pedelecs als voor elektrische auto's. Uit onwetendheid voelen werknemers zich in het begin niet op hun gemak. Maar na een cursus volgt een aha-erlebnis. De VDAB zag een tastbare mentaliteitswijziging nadat het dergelijk cursussen had opgestart. Het doet de resistentie aanzienlijk dalen. Bovendien leren deze cursussen ook om defensief te rijden en leren ze ergonomie aan, wat zeker zijn vruchten afwerpt. Bij eco-cursussen stelde de VDAB een effectieve daling van zowel verbruik (-10%), als het aantal ongevallen vast.

Mobiliteitstransitie stimuleren

Dwingende sensibilisering kan ook helpen om de dominantie van de bedrijfswagen te doorbreken en multimodaliteit in de praktijk om te zetten. Kantoren kiezen uit duurzaamheidsoverweging steeds vaker voor een locatie met verhoogde bereikbaarheid, zoals bv. een station. Dit leidt vaak tot meer aanwezigheid op kantoor, met als neveneffect dat er meer kantooroppervlakte moet worden voorzien. Bij het daarop afstemmen van de parkeerstrategie krijg je vanzelf een afglijdend effect naar het gebruik van openbaar vervoer of zachte mobiliteit.

Voor de ene sector is zachte mobiliteit meer een grotere noodzaak of meer verweven in de mobiliteitspolicy dan bij de andere. Vooral in de zorgsector en bij overheidsbedrijven zijn zachtere mobiliteitsoplossingen zoals leasefietsen en het openbaar vervoer een groter succes, om niet te zeggen een noodzaak, vanwege de stijgende vraag naar beschikbare parkeerplekken voor bezoekers en patiënten. In privébedrijven ligt het heel anders om de alternatieven voor de bedrijfswagen door te duwen.

Troeven voor het mobiliteitsbudget

Bij de meeste deelnemende bedrijven aan het congres ligt het overstappercentage op 10%, al zijn er ook enkele voorbeelden waar het mobiliteitsbudget dubbel zoveel aantrek heeft, wat het potentieel ervan onderstreept. Bijna in alle gevallen wordt de keuze gemaakt op het ogenblik dat het lopende leasecontract voor de bedrijfswagen eindigt. Geen enkele werkgever wil ongebruikte wagens op de parking zien. Dat verklaart ook waarom het mobiliteitsbudget geen plots succes kent, maar een stapsgewijze veroveringstocht bezig is. Vaak blijkt dat bedrijven nog te weinig opvoeden en informeren over de mogelijkheden ervan, wat de acceptatie vertraagt.

Het mobiliteitsbudget steunt op drie keuzepijlers

1. milieuvriendelijke bedrijfswagen,
2. duurzame vervoersmiddelen en huisvesting
3. geld

Het kent vooral succes bij werknemers die het gebruiken om hun hypotheek mee af te lossen. Daar zit wel een beperking in. Er wordt 50% thuiswerk vereist. Wanneer de werkgever met een minder lokaal verankerde hoofdzetel beslist dat de medewerkers vaker op kantoor aanwezig moeten zijn, vervalt dit aantrekkelijke voordeel. Ook de 'of-of beperking' van 10km woon/werkverplaatsing sluit gegadigden uit en duwt werknemers terug naar de bedrijfswagen. Het interessante hypotheekluik is grotendeels bepalend voor de aantrekkingskracht van het mobiliteitsbudget.

Bedrijven met ervaring inzake het mobiliteitsbudget zien geen leeftijdsgebonden patroon. De intekenaars zijn niet per se jongeren, maar ook koppels die een tweede bedrijfswagen willen inruilen, werknemers die vanwege de afstand makkelijk op de fiets kunnen overstappen of mensen die geen rijbewijs hebben. In dat laatste geval gaat het meestal wel over de jongere generatie die bewust de auto, en dus het rijbewijs, afwijzen. Het mobiliteitsbudget helpt tenslotte om de negatieve sfeer rond bedrijfswagens weg te werken.

Een doeltreffend parkeerbeleid opstellen

Het parkeerbeleid bijsturen blijkt een erg efficiënte methode om werknemers aan te zetten tot nadenken over alternatieven voor de auto. Bewezen best practice is de regel dat medewerkers die binnen 5km wonen geen parkeerplaats krijgen. Deze maatregel botst op weinig weerstand. Een uitbreiding hiervan zijn parkeerplekreservaties die via een algoritme rekening houden met hoe ver werknemers van het werk wonen en die voorrang geven aan forenzen die lange afstanden moeten afleggen.

Het betalend maken van de parkeerfaciliteiten blijkt moeilijker door te drukken. Het verminderen van het aantal plaatsen, vaak in het voordeel van fietsinfrastructuur, toont zich een interessantere oplossing. Hierbij stelt zich het probleem van de 'dido-maatschappij' (kantoorwerken op dinsdag en donderdag) en de geleidelijke overstap naar meer fietsleasing, wat de parkeerruimte tot een erg dynamisch gegeven maakt. 's Winters zijn er niet genoeg parkeerplaatsen; 's zomers zijn er teveel.

Parkeerfaciliteiten als motivator inzetten kan ook niet-repressief. Ziekenhuis Maria-Middelares biedt medewerkers die hun parkeerplek afstaan een beloning in de vorm van eco-cheques. Anderen gebruiken het goede doel om fietsen te promoten, waarbij het doneren van fietskilometers wordt gekoppeld aan een bijdrage door de werkgever.

De opmars van e-bikes maakt dat het tekort aan parkeercapaciteit voor sommige bedrijven definitief tot het verleden behoort.

Bij VDAB hebben Facility Management en HR beslist het parkeerrecht te vervangen door een parkeergunst: heb je plek, dan heb je geluk.

Laadpolicy

De ontwikkeling van een aangepaste laadinfrastructuur is voor de meeste fleet/mobility managers een grote kopzorg. Het faciliteren van het laden van elektrische auto's is essentieel voor het wegnemen van de rijbereikangst, wat nog altijd één van de grootste hindernissen vormt bij de transitie naar elektrisch rijden.

Er bestaat geen gouden regel voor het bepalen van het aantal benodigde laadpalen.

Bedrijven met ervaringen geven 10% aan van hun elektrische vloot. Dat kan aanleiding geven tot het plaatsen van een extra hoogspanningscabine.

Het groeiend aantal aan elektrische auto's vereist een aangepaste fleet/mobility policy, waarin het laden geregeld wordt. Denk bv. aan een reservatiesysteem met verplichte wissels onder de middag, een limiet van tweemaal per week laden op het bedrijf... Wie de regels niet respecteert riskeert bestraffing door bv. minder laadtijd of zelfs ontzegging van de toegang tot de laadplekken. Controle via ANPR-camera's met nummerplaatherkenning is dan wel nodig.

Laden thuis faciliteren is van groot belang om de transitie naar elektrisch rijden te stimuleren. Dat helpt tevens om problemen met de energieaanvoer op de bedrijfssite te vermijden, en gespreid laden speelt beter in op de toekomstige groei van een elektrische

vloot. Praktijkervaring toont aan dat de spreekwoordelijke baksteen in de maag van de Belg een verrassend positieve impact heeft op het thuis laden: succesratio's tot 90% worden genoemd. Anderzijds meldt de ene fleet manager veel storingen bij het thuisladen en de andere juist niet, terwijl klassiek tanken steeds beschikbaar is.

Publiek laden wordt algemeen afgeraden omwille van de hogere kosten. Het bi-directioneel laden, waarbij de auto als thuisbatterij kan dienen, is nog toekomstmuziek. Niemand heeft hiervoor al richtlijnen uitgewerkt in zijn car policy en slechts weinige auto's beschikken vandaag al over deze technologie.

De populariteit van de leasefiets

Dat de fiets het beste alternatief is voor de auto wordt unaniem beaamd. Deze evolutie reikt verder dan de overstap naar duurzamer vervoer, want in heel wat gevallen is de tweewieler ook sneller dan de wagen door het toenemende aantal files.

De Covid-19 pandemie resulteerde in de herontdekking van de fiets en duwde het openbaar vervoer nog verder achteruit. Wanneer het fietstraject maximaal een halfuur duurt, vinden de meeste werknemers het interessant. Dat geldt zeker ook voor de zorgsector, waar het werkritme en de wisselende uurroosters niet compatibel zijn met het aanbod openbaar vervoer. Bijkomende argumenten die het openbaar vervoer tot verliezer maken zijn de onbetrouwbaarheid en de stakingsgevoeligheid.

Het incentive van de fietskilometervergoeding is een belangrijke stimulans, ook al wordt uitzonderlijk gewag gemaakt van een poging tot frauderen. Geen van de congresdeelnemers werkt voor een bedrijf dat de wettelijke maximum kilometervergoeding op eigen initiatief optrekt om het fietsgebruik extra te stimuleren.

De leaseformule vergemakkelijkt de keuze voor duurdere fietsen en dat werkt stimulerend. De leasefietsen moeten verplicht voor woon/werktrajecten gebruikt worden, als is dit beperkt tot een klein percentage (20%). De werknemer legt een verklaring op eer af, maar controle is eerder uitzonderlijk. Bedrijven die wel controleren maken gebruik van badgesystemen of steekproeven. Bedrijven die kampen met een nijpend tekort aan parkeerplaatsen, eisen tot 40% woon/werkverplaatsingen met de leasefiets.

Bedrijven die leasefietsen promoten moeten ook zorg dragen voor de secundaire aspecten als het voorzien van laadpunten, doucheruimten, droogkasten, enz. De opmars van e-bikes dwingen fietsenstallingen laadmogelijkheden af. Een wetgevend kader voor het aanrekenen van een VAA voor het laden is er nog niet, maar dat volgt wellicht nog. Ook daar moet de werkgever rekening houden.

De hoger kostprijs van e-bikes vereisen aandacht voor beveiliging met badges, camera's en lockers voor het opladen van batterijen. Brandveiligheidsmaatregelen kunnen een ander aandachtspunt zijn voor de Facility Manager, in overleg met de preventiedienst. Veelal worden parkeerplaatsen opgeofferd in het voordeel van fietsinfrastructuur.

Elektrische steps worden tot op de kantoorvloer meegenomen en dat is te mijden. Ook hier is het faciliteren van veilig stallen en aangepast laden aangewezen. Vermijdt dat batterijen op de werkplek worden geladen, want dat houdt brandgevaar in.

Het opzetten van een interne community om medewerkers te stimuleren en te motiveren de overstap naar de fiets te maken blijkt succesvol. Denk ook aan klanten die met hun e-bike

komen. Denk aan een pas die toegang verleent tot de fietsenstalling en verder tot het gebouw.

Het verhoogd fietsgebruik leidt bij vele bedrijven tot een markante stijging van het aantal arbeidsongevallen. In samenspraak met de preventie-adviseur kan het gebruik van speed pedelecs verplicht gekoppeld worden aan een opleiding hiervoor. In de praktijk blijken fietsongevallen vooral in het begin te pieken, om nadien te dalen, na gewenning. Uiteindelijk wordt de gezondheid van werknemers als belangrijkste terugverdienaspect aan de fiets toegeschreven. Het aantal ziektedagen daalt naargelang het fietsgebruik stijgt, en dat overtreft de uitval door ongevallen.

Gemengde gevoelens rond deelwagens

Na de gezondheids crisis hebben deelwagens terrein gewonnen als efficiënte mobiliteitsoplossing, in het bijzonder bij bedrijven met weinig parkeerplaatsen.

Deelwagens werken, vooral omdat ze flexibel inzetbaar zijn voor dienstverplaatsingen, wat inspeelt op meer thuiswerk en meer verplaatsingen met de fiets. De populariteit hangt ook af van het bedrijfsprofiel: de Provincie Antwerpen maakt er graag gebruik van, terwijl het in veel privébedrijven amper ingang vindt.

In theorie bieden deelwagens in 'free-floating'-systemen extra voordeel t.o.v. de formules met vaste standplaatsen voor de deelwagens. In de praktijk blijkt echter dat de dienstverlening minder stabiel is, met providers die hun aanbod voortdurend herbekijken en onaangekondigd afbouwen. Dat schaadt de continuïteit en er rest nog veel ruimte voor verbetering.

PANEL DUURZAME ENERGIE

Panelleden:

- **Tine Moens**, Environmental, Energy, Health & Safety Management – **Vlaamse** Overheid
- **Michel van Dongen**, Manager Real Estate & Facilities; Fleet Manager bij RGF Staffing Belgium
- **dr. ir. Michaël Peeters**, MRe – Assistant professor ESG – Sustainable Finance, Smart Building & Valuation, Delft University of Technology

De energietransitie is een nobele ambitie maar de praktische implementatie ervan en de trajecten die diverse overheden hiervoor uitgestippeld hebben, leiden tot **heel wat paradoxen**. Voor Facility Managers is het dan ook niet altijd eenvoudig om de juiste keuzes te maken en de implicaties van de vele verplichtingen die op ons af lijken te komen, juist in te schatten.

In de parallelsessies Duurzame Energie kwamen heel wat aspecten van de energietransitie aan bod waarbij regelmatig gewezen werd op de vele paradoxen in het domein. Een argument dat hierbij regelmatig terugkeert, is dat gebouwbeheerders met zoveel normen en regels geconfronteerd worden dat die een doel op zich worden waarbij de werkelijke doelstelling om gebouwen duurzamer en energiezuiniger te maken naar de achtergrond dreigt te verschuiven.

De benadering met energieprestatiecertificaten lijkt dat in de hand te werken waarbij zich de vraag stelt in hoeverre een bepaald label representatief is voor de reële duurzaamheid. Het goede nieuws is dat de benadering die in het EPC gehanteerd wordt, tegelijk ook heel wat speelruimte laat in de keuzes die gemaakt kunnen worden om een gewenst label te behalen. Die speelruimte geeft facility managers de kans om eigen accenten te leggen en prioriteiten te stellen. Misschien moet het EPC eerder gezien worden als een overgangsinstrument dat de overheid gebruikt als eerste stap in de energietransitie – een stap die er vooral op gericht is om de huidige situatie in kaart te brengen.

Dat brengt ons echter bij een andere paradox in het hele energiedebat, namelijk dat iedereen het erover eens lijkt te zijn dat heel wat doelstellingen die momenteel door overheden vooropgesteld worden, zowel technisch als financieel niet echt haalbaar lijken te zijn. Op zich kan men stellen dat de doelstellingen voldoende ambitieus moeten zijn om verandering te kunnen forceren en innovatie te stimuleren. Maar de idee dat heel wat doelstellingen allicht nog bijgesteld zullen worden, maakt het moeilijk om vandaag de juiste toekomstgerichte beslissingen te nemen.

Evenwicht in productie en verbruik

Een concreet voorbeeld van zo een paradox is de verplichting tegen midden 2025 om platte daken vol te leggen met zonnepanelen voor alle gebouwen waar meer dan 1 GWh per jaar verbruikt wordt. Het aantal zonnepanelen dat geïnstalleerd moet worden is afhankelijk van de dakoppervlakte en staat los van het reële energieverbruik in het gebouw. Dit kan leiden tot een overcapaciteit en een beperkt rendement op de investering, zowel financieel als in winsten op het vlak van duurzaamheid.

Het afstemmen van het aanbod aan hernieuwbare energie op de vraag van verbruikers is een problematiek die in verschillende domeinen terugkeert. Het oprichten van energiegemeenschappen zal hier in de toekomst mogelijk een antwoord op bieden, net als het gebruik van slimme meters, die zowel de productie als het verbruik van energie zullen kunnen aansturen om tot een goed evenwicht te komen.

Het lokaal produceren en verbruiken van energie is een mooie ambitie maar niet elk patrimonium leent zich daartoe. Een deel van de oplossing zal daarom moeten komen van lokale energieopslag, Het plaatsen van batterijen is echter moeilijk per gebouw te realiseren en brengt ook veiligheidsrisico's met zich mee. Allicht komen er op termijn grotere, collectieve systemen, die dan meteen ook als een soort energiehub kunnen fungeren om voor een hele wijk of bedrijventerrein de balans tussen vraag en aanbod te verzekeren.

Afwijken van de Trias Energetica

Het aantal inspanningen dat kan en moet geleverd worden in de energietransitie is groot en dus moeten er prioriteiten gesteld worden. Een goede benadering hiervoor kan zijn om eerst een goede analyse uit te voeren van het gebruik van gebouwen en dan pas naar het aspect duurzaamheid te kijken. Hoeveel vierkante meter heeft men nodig? Welke gebouwen voldoen wel of niet aan de wensen inzake comfort? Op basis van die antwoorden kan bepaald worden waar te investeren in een verbetering van de duurzaamheid. Een eerste te nemen stap is dan het uitvoeren van conditiestaatmetingen om de huidige situatie te analyseren. Dan pas kunnen actiepunten gekozen worden.

Een interessante opmerking in dat verband is dat er goede redenen kunnen zijn om af te wijken van de klassieke *Trias Energetica*. Dat is het gekende stappenplan om te komen tot energiezuinige gebouwen dat al in de jaren '70 opgesteld werd. In dat plan is de eerste stap het tegengaan van energieverpilling, bijvoorbeeld door beter te isoleren. Stap twee is het gebruikmaken van duurzame energiebronnen. De resterende behoefte kan dan in stap drie opgevangen worden via het efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Een goede reden om af te wijken van dat stappenplan is dat de eerste stap heel erg duur kan uitvallen, terwijl er in de tweede stap soms op een veel efficiëntere manier winsten op het vlak van duurzaamheid te behalen zijn. Het zou dan jammer zijn dat stap twee niet opgestart wordt omdat men er niet in slaagt om stap 1 af te ronden. Structurele aanpassingen zijn vaak moeilijk terug te verdienen en de totale impact ervan op de CO₂-uitstoot worden doorgaans onderschat. Het kan daarom voordeliger zijn qua milieu-impact om direct in te zetten op nieuwe technieken in stap 2, ook wanneer het overslaan van stap 1 met zich meebrengt dat een deel van de energie verloren gaat.

Accenten leggen in offertes

Een belangrijk element in het maken van dat soort keuzes is het verwerven van kennis. Dat maakt het bijvoorbeeld mogelijk om tijdens een EPC-audit de gemaakte keuzes te verdedigen en weerwerk te bieden wanneer men in een bepaalde richting geduwd wordt. Die kennis is ook belangrijk om aanbiedingen te kunnen beoordelen en de juiste keuzes te maken bij offertes. Vaak ontstaat het gevoel dat de nadruk uiteindelijk ligt op de prijs, maar dat hoeft niet het geval te zijn. Zowel de opdrachtgever als de leverancier kunnen bepaalde accenten leggen en doorslaggevende argumenten aanbrengen. Een vraag die zich dan stelt is in hoeverre men kan vertrouwen op de claims die in offertes gemaakt worden. Een mogelijk verweer is om te kiezen voor prestatiecontracten die de leverancier mee verantwoordelijk maken voor het behaalde resultaat. In de praktijk ziet men echter dat allerlei clausules dat

kunnen ondermijnen en dat prestatiecontracten in de praktijk vaak niet veel meer zijn dan leasecontracten.

Het uitwerken van een eigen visie speelt ook in de relatie tussen huurder en verhuurder, die beïnvloed wordt door de nieuwe regels inzake duurzaamheid. Huurders stellen hogere eisen en beslissen vaak om te verhuizen wanneer een pand daar niet aan voldoet. Maar ook verhuurders beginnen eisen te stellen, omdat bijvoorbeeld het percentage aan hernieuwbare energie dat verbruikt wordt, een rol speelt in het EPC van het gebouw. Dat maakt de verhuurder deels afhankelijk van de keuzes die door de huurder(s) gemaakt worden.

Algemene conclusie is dat de energietransitie een enorme uitdaging stelt, maar ook op vele vlakken opportuniteiten biedt om meerwaarde te creëren. Het is aan ieder van ons om hierin de juiste keuzes te maken.

Patrick Wendelen
KI' communications
pw@kicom.be
www.kicom.be
0475/550073