



Ruimte en Milieu  
*Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer*

# **Criteria voor duurzaam inkopen van Buitenlandse dienstreizen**

**Versie: 1.4**

**Datum: 21 januari 2010**

**Status: vastgesteld**

## Colofon

Deze criteria voor duurzaam inkopen zijn ontwikkeld door Agentschap NL in opdracht van het Ministerie van VROM. Het programma DBO is een gezamenlijk initiatief van de Rijksoverheid, VNG, IPO en de UvW.

Meer informatie tel. 088 602 93 00, [duurzaaminkopen@agentschapnl.nl](mailto:duurzaaminkopen@agentschapnl.nl) en [www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen](http://www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen).

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
1.1	Afbakening van de productgroep .....	2
1.2	Status.....	3
2	Markt en duurzaamheid.....	4
2.1	Marktontwikkelingen.....	4
2.2	Duurzaamheidsaspecten.....	4
2.2.1	Milieuaspecten.....	4
2.2.2	Sociale aspecten.....	8
2.2.3	Financiële aspecten.....	9
3	Duurzaamheid in het inkoopproces .....	10
3.1	Vorbereidingsfase (aandachtspunten) .....	10
3.2	Specificatiefase (criteria) .....	10
3.2.1	Kwalificatie van leveranciers.....	10
3.2.2	Programma van eisen .....	11
3.2.3	Gunningscriteria .....	12
3.2.4	Contract.....	13
3.3	Gebruiksfase (aandachtspunten) .....	14
4	Meer informatie.....	15
4.1	Bronnen en relevante informatie.....	15
4.2	Gerelateerde productgroepen .....	16
4.3	Informatiepunt Agentschap NL .....	16
	Bijlage 1 Optioneel criterium.....	17
	Bijlage 2 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie .....	18

# 1 Inleiding

De overheid wil concrete stappen zetten naar een duurzame samenleving en geeft zelf het goede voorbeeld. Door als overheid duurzaam in te kopen, krijgt de markt voor duurzame producten een stevige impuls. De overheden hebben voor zichzelf doelen gesteld ten aanzien van duurzaam inkopen. Om de doelstellingen te bereiken zijn duurzaamheidscriteria ontwikkeld voor een groot deel van de producten, diensten en werken die overheden inkopen.

In dit document vindt u de criteria voor de productgroep Buitenlandse dienstreizen. Ook vindt u in dit document aandachtspunten voor de fase vóór en ná de inkopen, achtergrondinformatie, afwegingen bij de criteria, uitwerking van de criteria in bestekteksten en uitwerking van de beoordeling van criteria.

## 1.1 Afbakening van de productgroep

### Omschrijving

Ambtenaren en bewindspersonen maken dienstreizen naar het buitenland voor vergaderingen, congressen en handelsmissies. RTL Nieuws onderzocht hoeveel vliegreizen rijksambtenaren maakten in 2007: *'De Rijksoverheid heeft in 2007 maar liefst 24.000 vliegreizen gemaakt.*

*Dat zijn zo'n 500 vluchten per week. [...] Vooral het aantal vluchten dat rijksambtenaren binnen Europa maken, valt op. Ruim 15.000 keer vlogen rijksambtenaren naar een Europees land. [...] Op plaats twee staat Zuid-Amerika, waarschijnlijk vooral de Antillen, met ruim 2500 vluchten. Bestemming Azië staat op plaats drie, 1800 keer vlogen ambtenaren daar naartoe. Ruim 1700 keer vlogen rijksambtenaren naar de VS.'* (RTL Nieuws, 12 januari 2008).

Voor deze dienstreizen sluiten overheden vaak een contract af met een zakelijk reisbureau, in mindere mate worden ook vliegtickets of hotelovernachtingen geboekt via websites zonder tussenkomst van een reisbureau. Een reisbureau kan de boeking van reis (vliegreis, treinreis of autohuur) en overnachting regelen, maar ook andere zaken zoals een visum of tolk. Afhankelijk van de afspraken tussen de overheidsorganisatie en het reisbureau kan elke medewerker zelf de reis en overnachting boeken via een online boekingssysteem of worden de reizen geboekt door de reisagent. De afspraken zijn vastgelegd in het contract en hebben bijvoorbeeld betrekking op de voorkeuren van de klant (bijvoorbeeld over de te leveren managementinformatie) en de vestigingsplaats van de reisagent (verschillende opties, bijvoorbeeld zogenaamde 'inplant', waarbij een medewerker van het reisbureau op de locatie van de klant werkt). De reisbureaus kunnen vaak een gunstigere prijs bedingen voor hun klanten. Zij sluiten hiervoor contracten af met luchtvaartmaatschappijen, openbaar vervoerbedrijven, hotelketens en autoverhuurders.

### Afbakening

De criteria voor deze productgroep zijn ontwikkeld voor de inkoop van de dienst 'bemiddeling voor buitenlandse dienstreizen' door een reisbureau. Omdat de duurzaamheidswinst vooral te behalen is bij de producten die het reisbureau aanbiedt, wordt gekeken naar het reisbureau zelf en naar de relevante producten:

- De reis per vliegtuig, trein of huurauto.
- Het vervoer in land van bestemming.
- De overnachting in een hotel.

Overheden die niet centraal via een contract met een reisbureau de dienstreizen inkopen kunnen bekijken op welke wijze de criteria kunnen worden gebruikt bij het invullen van het vervoerbeleid van de organisatie.

Om het de aanbestedende dienst gemakkelijker te maken wordt een selectie van CPV-codes gegeven die van toepassing kunnen zijn op deze productgroep. Deze selectie is niet uitputtend of compleet. Het blijft de verantwoordelijkheid van de aanbestedende dienst om zelf de juiste set van CPV-codes te verzamelen, aansluitend bij de betreffende aanbesteding.

De volgende CPV-codes zijn op deze productgroep van toepassing:

63510000-7	Reisbureaudiensten en dergelijke
63000000-9	Ondersteunende en aanvullende vervoersdiensten; reisbureaudiensten
63515000-2	Reisdiensten
79997000-9	Organiseren van zakenreizen

## 1.2 Status

De criteria voor Buitenlandse dienstreizen zijn vastgesteld.

Dit document is op 21 januari 2010 voor het laatst gewijzigd. Zie voor een toelichting op de wijzigingen bijlage 2.

Op de website van Duurzaam Inkopen staat de planning voor onderhoud en herziening van de criteriadocumenten.

## 2 Markt en duurzaamheid

De criteria voor de productgroep Buitenlandse dienstreizen zijn zorgvuldig, met raadpleging van verschillende belanghebbenden, samengesteld. Meer informatie over het algemene proces van de totstandkoming van criteria is te vinden op de website van Duurzaam Inkopen ([www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen/criteria](http://www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen/criteria)). In dit hoofdstuk vindt u de inhoudelijke afwegingen die geleid hebben tot de criteria voor Buitenlandse dienstreizen.

### 2.1 Marktontwikkelingen

Een klein aantal grote reisbureaus bedient het grootste gedeelte van de markt van 'bemiddeling bij buitenlandse dienstreizen' voor overheden. Er zijn verschillende ontwikkelingen in de markt en in beleid en regelgeving met betrekking tot de duurzaamheid van reizen en overnachting. Hieronder is voor elk onderdeel van buitenlandse dienstreizen zowel voor milieu- als sociale aspecten weergegeven welke ontwikkelingen er zijn. Op basis hiervan is een keuze gemaakt voor de criteria voor Duurzaam Inkopen.

NB: Hoewel het gebruik van de criteria voor deze productgroep bijdraagt aan het duurzamer maken van de dienstreizen, is het evenzo belangrijk dat de inkopende organisatie een vervoerbeleid heeft. Met haar vervoerbeleid kan een overheidsorganisatie zorgen dat haar medewerkers niet onnodig reizen en dat zij kiezen voor de meest duurzame wijze van vervoer of verblijf.

### 2.2 Duurzaamheidsaspecten

#### 2.2.1 Milieuaspecten

##### Vervoer

De duurzaamheideffecten van de reis liggen met name op milieugebied. Naast de uitputting van fossiele brandstoffen en bijdrage aan klimaatverandering, spelen ook lokale milieuproblemen op het gebied van luchtkwaliteit (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, VOS), geur- en geluidsoverlast en ruimtedruk een rol (Milieu Centraal, 2008).

In eerste instantie is het belangrijk om te bekijken of het noodzakelijk is om de reis te maken, misschien is bijvoorbeeld een beperkte deelname of een videoconferentie mogelijk. Vervolgens kan worden bekeken hoe de uitstoot van broeikasgassen en andere milieueffecten beperkt kunnen worden. Ten slotte kunt u bekijken of u de uitstoot van broeikasgassen ook wilt compenseren. Kortom, eerst reduceren, dan compenseren. Hieronder wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor het reduceren van de milieubelasting van de reis, in paragraaf 2.2.3 leest u meer over klimaatcompensatie.

##### *Keuze auto, trein of vliegtuig*

Uit milieuoogpunt heeft de trein duidelijk de voorkeur boven auto of vliegtuig (Milieu Centraal, 2008). De Kamer heeft op 2 april 2008 de motie Duyvendak/Vermeij (30196, nr. 22) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht: "te bewerkstelligen dat bij internationale dienstreizen tot 500 kilometer in principe de (snelle) trein wordt genomen". De Minister van VROM staat positief tegenover deze motie en heeft besloten om de motie zowel te verwerken in de criteria voor duurzaam inkopen als voor te stellen aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties om de 6-uursnorm (in plaats van een 500 kilometer grens) en de eventueel gewenste uitzonderingen vast te leggen in het Reisbesluit Buitenland.

Gekozen is om niet een grens van 500 kilometer maar een grens van 6 uur te hanteren. Gemiddeld komt een treinreis van 6 uur overeen met 500 kilometer. De intentie van de motie, namelijk het verminderen van de milieubelasting, maakt een criterium dat rekening houdt met

ontwikkelingen in reistijd meer voor de hand liggend. In de nabije toekomst zal bijvoorbeeld Berlijn, dat buiten de 500 kilometer grens ligt, binnen enkele uren per snelle trein bereikbaar zijn. Daarentegen kunnen er plaatsen zijn, zeker gezien vanuit decentrale standplaatsen, die binnen 500 kilometer liggen, maar niet binnen 6 uur zijn te bereiken, zodat het afstandscriterium daar onevenredig zwaar zou tellen. Verder moet in het criterium worden verwerkt dat men *in principe* de trein neemt. Hiervoor geldt dat de overheidsorganisatie in het vervoerbeleid uitzonderingssituaties kan vastleggen. De uitzonderingssituaties beschrijven wanneer de medewerkers voor een buitenlandse dienstreis gebruik mogen maken van het vliegtuig, de trein of de auto. Het gaat hier bijvoorbeeld om een groot prijsverschil of spoed. Als minimumeis is daarom opgenomen dat bij een aanvraag voor een buitenlandse dienstreis, waarvan de enkele reistijd per trein van treinstation standplaats tot treinstation bestemmingsadres 6 uur of minder bedraagt volgens de dienstregeling van de snelste verbinding, de inschrijver alleen de reismogelijkheid per trein aanbiedt. Het reisbureau biedt in door de aanbestedende dienst beschreven uitzonderingssituaties ook reismogelijkheden met andere vervoersmodaliteiten aan.

Voor reizen langer dan 6 uur (tot een maximum aantal uren dat vrij is in te vullen) kan eventueel ook een minimumeis worden opgenomen. In deze minimumeis (zie bijlage 1) wordt het reisbureau gevraagd bij reizen vanaf 6 uur de verschillende alternatieven weer te geven.

Zo krijgen medewerkers ook voor langere reizen telkens de mogelijkheid om een reis per trein te overwegen. De overheidsorganisatie kan zelf beslissen of men deze service wil bieden aan haar medewerkers en dit criterium wil opnemen in haar programma van eisen.

Zowel luchtvaartmaatschappijen, treinmaatschappijen als reisbureaus werken aan instrumenten om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een reis weer te geven. Verschillende treinmaatschappijen geven niet alleen de berekening voor de trein maar ook de vergelijking met auto en vliegtuig (Railway Mobility, 2008). Een reisbureau heeft op dit moment voor haar klanten ook een 'CO<sub>2</sub>-calculator' ontwikkeld waarmee voor een bepaalde reis de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de reis per trein of per vliegtuig vergeleken kan worden. In de toekomst wil men dit verfijnen naar verschillende luchtvaartmaatschappijen, type vliegtuig, maar ook naar hotels. De berekeningsmethoden van de CO<sub>2</sub>-uitstoot verschillen echter. Om de berekening te kunnen maken zijn namelijk vele verschillende gegevens en aannames nodig. Hiervoor bestaan wel standaarden of richtlijnen, maar deze zijn niet verplicht. Ook zijn er nog geen instanties aangewezen om de uitgangspunten van de CO<sub>2</sub>-berekeningsmethoden te controleren.

Er is geen criterium opgenomen waarin het reisbureau wordt gevraagd CO<sub>2</sub>-uitstoot van de verschillende alternatieven weer te geven, omdat de duurzaamheidswinst van zo'n criterium niet gegarandeerd is en het bovendien relatief veel administratieve lasten oplevert. Als aandachtspunt is wel opgenomen dat instrumenten voor het vergelijken van milieubelasting kunnen worden gebruikt in het vervoerbeleid.

#### *Treinreis*

De trein is het meest milieuvriendelijke alternatief voor de dienstreis, maar daarnaast is bekeken of het mogelijk is te kiezen voor de meest duurzame trein of openbaarvervoerbedrijven.

Dat blijkt nog niet mogelijk. Treinmaatschappijen zijn wel bezig om hun milieubelasting te verminderen, bijvoorbeeld door verbetering van de energie-efficiëntie. Maar voor een reis naar bijvoorbeeld Parijs zijn nog niet voldoende alternatieven beschikbaar. Het hogesnelheidsnetwerk is in ontwikkeling en de EU is van plan om de internationale spoorwegen in 2010 open te stellen voor concurrentie (Europa.eu, 2008). Omdat er nu echter via het spoor geen alternatieven beschikbaar zijn, is er op dit moment geen criterium geformuleerd voor de treinreis.

Bij herziening van de criteria kan dit opnieuw worden overwogen.

#### *Vliegreis*

Inspanningen om de milieubelasting van de luchtvaart te verminderen zijn met name gericht op efficiënt brandstofverbruik en de vermindering van uitstoot van broeikasgassen. Duidelijk is dat lange vluchten per kilometer minder belastend zijn dan korte vluchten (stijgen en dalen kost meer energie) en dat moderne vliegtuigen per kilometer minder uitstoot veroorzaken dan oudere vliegtuigen. Chartervluchten of vluchten van een low-budget vliegmaatschappij veroorzaken over het algemeen minder uitstoot per passagier omdat de bezettingsgraad op deze vluchten vaak

hoger is dan die van standaard lijnvluchten (Milieu Centraal, 2008). Zo blijkt ook uit de vergelijking van luchtvaartmaatschappijen van de Consumentenbond: op de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagier per vlucht van 1500 kilometer scoren de budgetmaatschappijen beter dan de grote Europese maatschappijen (Consumentenbond, januari 2007).

Luchtvaartmaatschappijen nemen verschillende maatregelen om hun milieubelasting te beperken. Bijvoorbeeld efficiënter gebruik van de brandstof door goed onderhoud van de vliegtuigen, maar ook het verminderen van de hoeveelheid afval. In 2011 wil de Europese Commissie het Emissions Trading Scheme (ETS) invoeren in de luchtvaartsector, zodat luchtvaartmaatschappijen door emissierechtenhandel gestimuleerd worden om minder CO<sub>2</sub> uit te stoten (Europa.eu, 2008). De maatschappijen kunnen natuurlijk ook rechten kopen van andere sectoren en zo bijdragen aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Op dit moment is er nog geen criterium geformuleerd voor de vliegpreis wegens het ontbreken van geaccepteerde methoden om vluchten of luchtvaartmaatschappijen met elkaar te vergelijken. Zoals eerder beschreven zijn reisbureaus en luchtvaartmaatschappijen bezig instrumenten te ontwikkelen waarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vluchten kan worden vergeleken.

In de toekomst bieden de verschillende ontwikkelingen wellicht handvatten voor een duurzame inkoop.

### *Autohuur*

Als resultaat van de Europese richtlijn 1999/94/EG, geeft in elk EU-land een energielabel aan wat het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van iedere auto is (Postbus 51, 2008). In Nederland wordt ieder jaar per voertuigklasse de relatieve zuinigheid van auto's bepaald. Dit wordt weergegeven in een energielabel dat bestaat uit label A tot en met G. Auto's met energielabel A zijn bijvoorbeeld meer dan 20% zuiniger dan gemiddeld, auto's met energielabel B zijn tussen de 10% en 20% zuiniger (Ministerie van VROM, januari 2008). Het verbruik van auto's wordt op dit moment nog niet vermeld in de boekingssystemen. Sommige autoverhuurders geven wel aan welke speciale 'groene' auto's zij in hun assortiment hebben, bijvoorbeeld een auto met een hybride motor.

Als gunningscriterium is opgenomen dat het reisbureau in EU-landen kiest voor huurauto's met een verbruik dat lager dan of gelijk is aan het maximale verbruik zoals bepaald voor het energielabel B in Nederland. In het criterium is een overzicht van het maximale verbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot per voertuigklasse en type brandstof opgenomen. Omdat de gegevens over het verbruik van de auto's wegens de Europese richtlijn bekend zijn, maar nog niet zijn opgenomen in de boekingssystemen, is gekozen voor een gunningscriterium in plaats van een minimumeis. Buiten de EU geldt de gegevensverplichting over verbruik en uitstoot niet. Het is daardoor moeilijker om de zuinigste auto te selecteren. Er is daarom geen criterium gesteld voor autohuur buiten de EU.

### *Vervoer in land van bestemming*

Vaak wordt op de plaats van bestemming gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, dat verdient ook de voorkeur uit milieuoogpunt. Als aandachtspunt voor het vervoerbeleid geldt dat men zoveel mogelijk gezamenlijk of met het openbaar vervoer reist. Wanneer men een auto huurt geldt eerder genoemd criterium voor autohuur binnen de EU. Voor het vervoer in het land van bestemming is verder geen criterium geformuleerd.

## **Overnachting**

Voor de overnachting zijn de milieuaspecten energiegebruik, uitstoot van broeikasgassen, waterverbruik, grondstofverbruik, gebruik van schadelijke stoffen en afval (Europees Ecolabel, 2008).

In de hotelbranche zijn er vele initiatieven op het gebied van duurzaamheid. Sommige hotels zijn betrokken bij duurzaam toerisme projecten met bijvoorbeeld organisaties als Rainforest Alliance of The Travel Foundation. Andere hotels hebben zelfs een keurmerk, zoals het Europees Ecolabel. Wereldwijd zijn er meer dan 70 duurzaam toerisme keurmerken voor accommodaties. Een aantal initiatieven heeft zich verenigd in twee regionale netwerken met gemeenschappelijke minimale kwaliteitsstandaarden. VISIT (Voluntary Initiatives for Sustainability in Tourism) is een samenwerking van 10 labels inclusief het ook in Nederland actieve Europese Green Key label.



Ook een aantal Zuid- en Noord-Amerikaanse labels hebben zich verenigd in het 'Network for Tourism Certification in the America's'. Hierbij zijn reeds meer dan 10 labels aangesloten, actief in meer dan 15 landen. De UNEP is in samenwerking met enkele NGO's bezig om meer dan 40 van deze keurmerken te vergelijken om te komen tot een set van basiscriteria. Het is de verwachting dat dit proces eind 2008 is afgerond. Het doel is om een internationaal gedragen certificatie- en accreditatiesysteem op te richten, een zogenaamd 'Sustainable Tourism Stewardship Council', vergelijkbaar met bijvoorbeeld het 'Forest Stewardship Council'. Verder bestaat sinds 2006 online 'The Sustainability System' van het Europese initiatief Travelife dat mede door Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen (ANVR) wordt ondersteund. Toeleveranciers van touroperators en reisagenten kunnen zich registreren en een checklist invullen en daarmee aangeven hoe zij met duurzaamheid bezig zijn. Op de website staat voor toeleveranciers zoals hotels ook een 'Supplier Sustainability Handbook'. Op dit moment is Travelife gericht op touroperators, maar ook reisbureaus kunnen gebruik maken van de website. Zij kunnen de accommodaties waar zij een contract mee hebben via de website uitnodigen om de milieu en sociale checklists in te vullen. De ANVR vraagt al sinds 2003 van haar touroperators om duurzaam toeristisch te ondernemen. Alle aangesloten touroperators nemen hier ook aan deel. De ANVR wil deze aanpak actualiseren en zal daarom gebruik gaan maken van de aanpak van Travelife, in eerste instantie voor de touroperators en later ook voor reisbureaus die bij de ANVR aangesloten zijn.

Onderzocht is of als criterium kan worden opgenomen dat het reisbureau in zijn online boekingssysteem laat zien of een hotel een actief duurzaamheidsbeleid heeft. Op die manier kan de klant een keuze maken voor een hotel dat bezig is met het verminderen van de milieubelasting en een positief effect op haar omgeving heeft. Het reisbureau op haar beurt stimuleert op deze manier de hotels om zich bewust te worden van de sociale en milieu-impact van hun activiteiten. De informatie hierover is echter bij reisbureaus over het algemeen nog niet beschikbaar en een dergelijk criterium is daarom nu niet opgenomen. In de toekomst zullen de bovenstaande ontwikkelingen wellicht handvatten bieden om een dergelijk criterium wel op te nemen.

### **Klimaatcompensatie**

Onder klimaatcompensatie wordt verstaan het compenseren van de door de reis vrijgekomen broeikasgassen (vertaald naar CO<sub>2</sub>-equivalenten) door het vastleggen van CO<sub>2</sub> in bomen of het voorkómen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit doet men door te investeren in duurzame energie en/of energiebesparing (klimaatcompensatie.nl, 2008; Milieu Centraal, 2008). Steeds meer reisbureaus geven bij de boeking van een reis aan wat de uitstoot van CO<sub>2</sub>/broeikasgassen is en wat de compensatie hiervan door aanplant van bossen, door energiebesparing of het gebruik van duurzame energie kost. De klant kan op dat moment kiezen of hij zijn uitstoot wil compenseren. Een aantal ministeries heeft de klimaatcompensatie van vervoer apart aanbesteed, andere overheidsorganisaties laten dit liever aan het reisbureau over.

De inkopende organisatie kan dus een keuze maken:

- De overheidsorganisatie die de compensatie niet apart inkoopt, kan aan het reisbureau dat de bemiddeling voor buitenlandse dienstreizen zal verzorgen, vragen om de gereisde kilometers voor haar te compenseren.
- Wanneer de organisatie de compensatie zelf apart heeft ingekocht, vraagt zij het reisbureau de benodigde gegevens aan te leveren.

Deze mogelijkheden zijn opgenomen als minimumeis in het programma van eisen (reisbureau regelt compensatie) en als contractbepaling (reisbureau levert gegevens). In de minimumeis worden op dit moment geen extra eisen gesteld aan de wijze waarop de klimaatcompensatie wordt verzorgd. Dit sluit aan bij de opvatting van de Minister van VROM dat de markt van klimaatcompensatie zichzelf kan reguleren en beter toezicht en strenge eisen voor de markt van klimaatcompensatie overbodig is. De marktpartijen hebben begin februari 2008 afgesproken met de Minister van VROM dat zij zelf de transparantie en betrouwbaarheid van de aangeboden klimaatcompensatie zullen garanderen, onder andere door een externe deskundige toetsing. Door deze ontwikkelingen en de wens van zelfregulatie van de markt is het op dit moment onnodig een criterium te formuleren voor de wijze waarop klimaatcompensatie plaatsvindt

(Ministerie van VROM, 2008). Indien nodig, wordt dit bij herziening van de criteria opnieuw overwogen.

### **Activiteiten reisbureau**

Zoals eerder beschreven vraagt de ANVR van haar touroperators om duurzaam toeristisch te ondernemen. In de toekomst zullen hier ook de reisbureaus bij betrokken worden. Een aantal reisbureaus heeft nu al een milieubeleid of een breder beleid voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) of zelfs een milieumanagementsysteem. Het is belangrijk dat zulk beleid of een managementsysteem vooral veel aandacht besteedt aan de duurzaamheidseffecten van de reisproducten. De impact van producten die het reisbureau verzorgt, is immers groot ten opzichte van de impact van zijn eigen activiteiten. Een reisbureau kan een duurzamer product aanbieden wanneer zij bij de selectie van haar leveranciers en de geleverde producten ook milieu- en sociale aspecten kan meenemen. Op dit moment hebben reisbureaus deze informatie vaak nog niet van hun leveranciers.

Er is bekeken hoe in de criteria voor de kwalificatie van de leverancier een criteria zouden kunnen worden opgenomen waarmee reisbureaus kunnen worden geselecteerd die actief bezig zijn met het verbeteren van hun duurzaamheidsprestatie en van de duurzaamheid van hun producten. Een criterium waarin een milieumanagementsysteem wordt gevraagd, bleek niet mogelijk omdat dit niet voldoende verband houdt met het voorwerp van de opdracht (het bemiddelen voor dienstreizen). Ook een criterium, waarin van reisbureaus wordt gevraagd beleid te hebben, gericht op het stimuleren van een milieuvriendelijke bedrijfsvoering door toeleveranciers, bleek juridisch gezien moeilijk te formuleren. Toeleveranciers van aanbidders van buitenlandse dienstreizen kunnen uit de hele wereld komen en hoeven op het moment van inschrijving nog niet bekend te zijn. Bovendien worden problemen verwacht bij de beoordeling van het beleid. Omdat een dergelijk beleid nog niet gebruikelijk is in de markt, zijn er geen eenduidige richtlijnen beschikbaar waaraan inkopers beleid van inschrijvers kunnen toetsen.

## **2.2.2 Sociale aspecten**

Behalve milieucriteria spelen ook sociale criteria een rol bij duurzaam inkopen. De sociale criteria krijgen de vorm van een inspanningsverplichting op het terrein van de mensenrechten en de vier fundamentele arbeidsnormen van de Internationale Arbeidsorganisatie (bekend als ILO), kortgezegd, vakbondsvrijheid, afschaffing van kinderarbeid, van dwangarbeid en van discriminatie op het werk. Deze sociale criteria zullen generiek gaan gelden, dat wil zeggen voor elke inkoop boven een drempelbedrag. Bij een aantal producten worden ook aanvullende sociale normen gesteld. In de kabinetsbrief van 16 oktober 2009 vindt u meer informatie over de aanpak voor de internationale sociale criteria. Juridische teksten en instructiemateriaal zijn nog in ontwikkeling. Zie de website [www.vrom.nl/pagina.html?id=37669](http://www.vrom.nl/pagina.html?id=37669) voor de actuele stand van zaken.

### **Overnachting**

Sociale aspecten op het gebied van arbeidsnormen spelen vooral bij hotels in ontwikkelingslanden. Een hotel kan daarnaast een positieve invloed hebben op de lokale gemeenschap, bijvoorbeeld door het kopen van lokale producten. Verder is mogelijk ook de politieke situatie in een land een sociaal aspect dat van invloed is. In de initiatieven en keurmerken die hiervoor zijn beschreven in de paragraaf over milieuaspecten zijn deze sociale aspecten soms ook opgenomen.

### **Activiteiten reisbureau**

Het reisbureau kan ook bijdragen aan de ontwikkeling van duurzaam toerisme in het algemeen, bijvoorbeeld door financiële ondersteuning van The Travel Foundation, een bijdrage aan lokale projecten of ondersteuning van het ECPAT-netwerk tegen kinderprostitutie (ECPAT staat voor End Child Prostitution, Child Pornography and Trafficking of Children for Sexual Purposes).

Door beperkingen vanuit de aanbestedingsregels kan ook dit niet worden meegenomen in de criteria. Een eis of wens aan het reisbureau op dit gebied houdt niet voldoende verband met het voorwerp van de opdracht, het verzorgen van een dienstreis.

### **2.2.3 Financiële aspecten**

Verwacht wordt dat het gunningscriterium voor de keuze van de zuinigste auto geen kostenverhogend effect heeft. Het criterium dat voorschrijft dat reizen korter dan 6 uur met de trein gemaakt moeten worden, zou incidenteel kunnen leiden tot hogere reiskosten. Overheden kunnen dit oplossen door in de uitzonderingssituaties te beschrijven welke situaties (bijvoorbeeld prijsverschil) aanleiding zijn om niet voor de trein te kiezen. Het spreekt vanzelf dat het compenseren van de uitstoot van broeikasgassen extra kosten met zich meebrengt. Het gaat om minder dan 2% tot 5% extra ten opzichte van de prijs van het ticket (BCD Travel, 2007; Climate Neutral Group, 2008).

## 3 Duurzaamheid in het inkoopproces

De criteria in dit document zijn verdeeld over de verschillende stappen in het inkoopproces.

Meer informatie over de stappen in het inkoopproces en de manier waarop duurzaamheid daarin kan worden meegenomen, vindt u in de 'Handleiding Duurzaam inkopen'. Deze is te downloaden van de website van Duurzaam Inkopen [www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen](http://www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen). Het is aan te bevelen deze handleiding te bekijken voordat u met de criteria voor deze productgroep aan de slag gaat.

### 3.1 Voorbereidingsfase (aandachtspunten)

Elke inkoop of aanbesteding begint met het inventariseren van de behoefte van de (interne) klant. Duurzaamheid kan in deze fase meegenomen worden door te onderzoeken of de aanschaf noodzakelijk is en of er een duurzamere oplossing is voor de inkoopbehoefte. Specifieke aandachtspunten voor de inkoop van de productgroep Buitenlandse dienstreizen zijn:

- Voor reizen langer dan 6 uur kan eventueel ook een minimumeis worden opgenomen. In een minimumeis (zie bijlage 1) wordt het reisbureau gevraagd bij reizen vanaf 6 uur de verschillende alternatieven weer te geven. Zo krijgen medewerkers ook bij langere reizen telkens de mogelijkheid om een reis per trein te overwegen. De overheidsorganisatie kan zelf beslissen of ze deze service wil bieden aan haar medewerkers en dit criterium wil opnemen in haar programma van eisen.

### 3.2 Specificatiefase (criteria)

In de specificatiefase wordt de behoefte van de (interne) klant vertaald in een aanbestedingsdocument. In deze fase worden geformuleerd:

- Criteria voor de kwalificatie van leveranciers. Dit kunnen uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen zijn, ofwel eisen aan de leverancier en in een niet-openbare aanbesteding eventueel ook selectiecriteria, ofwel wensen ten aanzien van de leverancier.
- Een beschrijving van de minimumeisen die ten aanzien van levering, dienst of werk gesteld worden (het Programma van Eisen).
- Gunningscriteria, ofwel wensen voor levering, dienst of werk. Deze zijn alleen van toepassing als gekozen wordt voor het gunnen op Economisch Meest Voordelige Inschrijving.
- Het contract met daarin contractbepalingen.

Meer informatie over de verschillende soorten criteria en de verschillende manieren van aanbesteden vindt u in de 'Handleiding Duurzaam Inkopen'. In de gunningscriteria is, indien relevant, ook innovatie meegenomen. Innovatie is gericht op de ontwikkeling en introductie van nieuwe ideeën en producten.

De criteria in dit document zijn opgesteld om de inkoper te ondersteunen bij het duurzaam inkopen van Buitenlandse dienstreizen. De criteria zijn juridisch getoetst. Elke inkoop en aanbesteding is echter maatwerk. Het opstellen van een aanbestedingsdocument blijft dan ook de verantwoordelijkheid van de inkoper.

#### 3.2.1 Kwalificatie van leveranciers

Voor deze specifieke productgroep zijn geen criteria geformuleerd voor de kwalificatie van leveranciers. Meer informatie over de mogelijkheden om duurzaamheid toch mee te nemen in dit onderdeel vindt u in de 'Handleiding Duurzaam inkopen'.

### 3.2.2 Programma van eisen

#### Minimumeisen

<b>Minimumeisen</b> nr. 1	<p>Bij een aanvraag voor een buitenlandse dienstreis, waarvan de enkele reistijd per trein van treinstation standplaats tot treinstation bestemmingsadres 6 uur of minder bedraagt volgens de dienstregeling van de snelste verbinding, biedt de inschrijver alleen de reismogelijkheid per trein aan.</p> <p>In de volgende uitzonderingssituaties biedt de inschrijver ook reismogelijkheden met andere vervoersmodaliteiten aan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- &lt;Toevoegen uitzonderingssituaties zoals verwoord in het vervoerbeleid van de aanbestedende dienst&gt;.</li></ul> <p><u>Bewijsmiddel:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. De bij deze inschrijving te voegen verklaring van inschrijver dat aan deze minimumeis wordt voldaan.</li></ol>
<b>Toelichting</b> voor inkoper	<p>In specifieke situaties kunnen er redenen zijn om toch niet met de trein te reizen. De aanbestedende dienst dient hiervoor richtlijnen vast te leggen in een vervoerbeleid. Deze richtlijnen voor uitzonderingssituaties dienen dan verwerkt te worden in de eis.</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddel:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Geen nadere verificatie van dit bewijsmiddel.</li></ol>

<b>Minimumeisen</b> nr. 2	<p><i>(Indien de aanbestedende dienst zelf geen klimaatcompensatiecontract terzake van dienstreizen heeft afgesloten)</i></p> <p>De door dienstreizen van (medewerkers van) de opdrachtgever (per vliegtuig, trein, auto en overig openbaar vervoer) vrijgekomen broeikasgassen worden voor 100% gecompenseerd.</p> <p>Onder klimaatcompensatie wordt verstaan: het compenseren van de door de reis vrijgekomen broeikasgassen (vertaald naar CO<sub>2</sub>-equivalenten) door het vastleggen van CO<sub>2</sub> in bomen of het voorkómen van CO<sub>2</sub>-uitstoot door het investeren in duurzame energie en/of energiebesparing. Er worden geen nadere eisen gesteld aan de wijze van compensatie.</p> <p>Indien de klimaatcompensatie door de inschrijver wordt uitbesteed en de inschrijver nog niet beschikt over een contract voor klimaatcompensatie, dient hij uiterlijk binnen &lt;XX&gt; maanden na ingangsdatum van de overeenkomst een contract met een aanbieder van klimaatcompensatie te hebben afgesloten waarmee inschrijver kan aantonen dat de uitstoot van broeikasgassen door de dienstreizen door de inschrijver voor minimaal 100% wordt gecompenseerd.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. De bij deze inschrijving te voegen verklaring van inschrijver dat aan deze minimumeis wordt voldaan.</li><li>2. Een bij deze inschrijving te voegen beschrijving van de inschrijver op welke wijze voldaan zal worden aan deze minimumeis.</li></ol>
<b>Toelichting</b>	Als de aanbestedende dienst zelf reeds een apart contract heeft afgesloten

voor inkoper	<p>voor klimaatcompensatie, moet Contractbepaling nr. 1 gebruikt worden (zie paragraaf 3.2.4.), in plaats van deze Minimumeis nr. 2.</p> <p>Als de aanbestedende dienst gegevens nodig heeft, bijvoorbeeld voor een rapportage over de hoeveelheid broeikasgassen die is uitgestoten door de organisatie, kan onderstaande alinea worden toegevoegd aan het bovenstaande criterium.</p> <p>De inschrijver brengt jaarlijks, uiterlijk &lt;ddmmjjjj&gt;, aan opdrachtgever schriftelijk rapport uit van de in het voorgaande kalenderjaar door (medewerkers van) de opdrachtgever gemaakte dienstreizen en de compensatie daarvan. Dit rapport bevat &lt;benodigde gegevens, bijvoorbeeld voor een rapportage van uw organisatie over de omvang van de klimaatcompensatie en de kosten daarvan&gt;.</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddel:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beschrijving van de inschrijver op welke wijze voldaan zal worden aan deze minimumeis.</li> <li>2. Geen nadere verificatie.</li> </ol>
--------------	---

### 3.2.3 Gunningscriteria

#### Gunningscriteria

Gunningscriterium nr. 1	<p>Indien per voertuigklasse altijd een huurauto wordt aangeboden met een verbruik of CO<sub>2</sub>-uitstoot lager of gelijk aan het maximale verbruik of CO<sub>2</sub>-uitstoot zoals weergegeven in onderstaande tabellen, wordt aan inschrijver &lt;X&gt; punten toegekend. Voor auto's die gehuurd worden in landen buiten de EU geldt dit criterium niet.</p> <p>Het maximum komt overeen met de bovengrens van het energielabel B zoals dat in Nederland geldt in 2010 en 2011. Onderstaande tabellen worden elke twee jaar vernieuwd. Bron: Ministerie van VROM, 2010.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Benzine</th> <th style="text-align: right;">Maximum CO<sub>2</sub>-uitstoot (gram/kilometer)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Mini</td><td style="text-align: right;">118,0</td></tr> <tr><td>Compact</td><td style="text-align: right;">129,0</td></tr> <tr><td>Kleine middenklasse</td><td style="text-align: right;">146,0</td></tr> <tr><td>Grote middenklasse</td><td style="text-align: right;">168,0</td></tr> <tr><td>Grote auto's</td><td style="text-align: right;">196,0</td></tr> <tr> <th style="text-align: left;">Diesel</th> <th></th> </tr> <tr><td>Mini</td><td style="text-align: right;">109,0</td></tr> <tr><td>Compact</td><td style="text-align: right;">111,0</td></tr> <tr><td>Kleine middenklasse</td><td style="text-align: right;">121,0</td></tr> <tr><td>Grote middenklasse</td><td style="text-align: right;">141,0</td></tr> <tr><td>Grote auto's</td><td style="text-align: right;">170,0</td></tr> </tbody> </table>	Benzine	Maximum CO <sub>2</sub> -uitstoot (gram/kilometer)	Mini	118,0	Compact	129,0	Kleine middenklasse	146,0	Grote middenklasse	168,0	Grote auto's	196,0	Diesel		Mini	109,0	Compact	111,0	Kleine middenklasse	121,0	Grote middenklasse	141,0	Grote auto's	170,0
Benzine	Maximum CO <sub>2</sub> -uitstoot (gram/kilometer)																								
Mini	118,0																								
Compact	129,0																								
Kleine middenklasse	146,0																								
Grote middenklasse	168,0																								
Grote auto's	196,0																								
Diesel																									
Mini	109,0																								
Compact	111,0																								
Kleine middenklasse	121,0																								
Grote middenklasse	141,0																								
Grote auto's	170,0																								

	<b>Benzine</b>	<b>Maximum brandstofverbruik (liter/100 kilometer)</b>	
	Mini	4,9	
	Compact	5,4	
	Kleine middenklasse	6,1	
	Grote middenklasse	7,0	
	Grote auto's	8,2	
	<b>Diesel</b>		
	Mini	4,0	
	Compact	4,1	
	Kleine middenklasse	4,5	
	Grote middenklasse	5,3	
	Grote auto's	6,3	
	<u>Bewijsmiddel:</u> De bij deze inschrijving te voegen verklaring van inschrijver dat aan dit gunningscriterium wordt voldaan.		
	Toelichting voor inkoper	<u>Verificatie van bewijsmiddel:</u> 1. Geen nadere verificatie van dit bewijsmiddel.	

### 3.2.4 Contract

#### Contractbepalingen

Contractbepaling nr. 1	<p>(Indien de aanbestedende dienst zelf al een klimaatcompensatiecontract terzake van dienstreizen heeft afgesloten)</p> <p>De opdrachtnemer brengt jaarlijks, uiterlijk &lt;ddmmjjjj&gt;, aan opdrachtgever schriftelijk rapport uit van de in het voorgaande kalenderjaar door (medewerkers van) de opdrachtgever gemaakte dienstreizen. Dit rapport bevat &lt;benodigde gegevens per vervoersmodaliteit op basis van contract met klimaatcompensatie aanbieder of verwijzing naar het contract met de klimaatcompensatie aanbieder dat bijgesloten wordt&gt;.</p>
Toelichting voor inkoper	<p>De gevraagde gegevens moeten aansluiten bij het contract voor klimaatcompensatie dat de aanbestedende dienst heeft met een klimaatcompensatie-aanbieder. Denk aan afgelegde kilometers of liters brandstof. De hier geëiste gegevens kunnen desgewenst deel uitmaken van een overall-jaarrapportage die de aanbestedende dienst van de inschrijver wil hebben.</p> <p>Als de aanbestedende dienst niet zelf een contract heeft afgesloten voor klimaatcompensatie, moet Minimumeis nr. 2 worden gebruikt worden, in plaats van Contractbepaling nr. 1.</p>

### 3.3 Gebruiksfase (aandachtspunten)

Nadat het inkooptraject is afgerond en een product of dienst is ingekocht, bestaan er mogelijkheden om het product op een duurzame wijze te gebruiken. Specifiek aandachtspunt voor deze productgroep is:

- De overheidsorganisatie kan in haar vervoerbeleid richtlijnen opnemen om het aantal ambtenaren en bewindspersonen dat reist naar het buitenland en de wijze van reizen te beïnvloeden. Op basis van deze richtlijnen zal telkens een afweging moeten worden gemaakt of er moet worden gereisd (videoconferentie of met minder personen op reis), welk vervoermiddel wordt gekozen (afweging milieuwinst, beschikbaarheid, tijd en prijs) en of er samen kan worden gereisd.
- Instrumenten voor het vergelijken van milieubelasting kunnen worden gebruikt in het vervoerbeleid. De spreadsheet 'Entscheidungshilfe für Klimafreundliche Geschäftsreisen' van Germanwatch geeft bijvoorbeeld een indicatie van de kosten en CO<sub>2</sub>-uitstoot voor verschillende alternatieven; hierin wordt ook verloren arbeidstijd meegenomen.



## 4 Meer informatie

### 4.1 Bronnen en relevante informatie

- ANVR, februari 2008; [http://www.anvr.travel/opreis.php?opreis\\_id=1232&opreis\\_groep\\_id=6](http://www.anvr.travel/opreis.php?opreis_id=1232&opreis_groep_id=6)
- BCD Travel, Factsheet CO<sub>2</sub>mpensation, 2007; [http://www.bcdtravel.nl/aw/home/nl-site/nl-nl/zaken/What\\_We\\_Do\\_21208\\_67/Travel\\_Management\\_13932\\_55/~wec/CO2mpensation/](http://www.bcdtravel.nl/aw/home/nl-site/nl-nl/zaken/What_We_Do_21208_67/Travel_Management_13932_55/~wec/CO2mpensation/)
- CE, maart 2003; To shift or not to shift, that is the question, The environmental performance of the principal modes of freight and passenger transport in the policy-making context <http://www.rapportsysteem.nl/artikel/index.php?id=66&action=read>
- Consumentenbond, januari 2007; Artikel Reisgids: Budgetvluchten 'schoner', <http://www.consumentenbond.nl/actueel/nieuws/52627/83175>
- Ecpat, februari 2008; <http://www.ecpat.net/>
- Europa.eu, februari 2008; <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/291&format=HTML&aged=1&language=NL&guiLanguage=en>
- Europees Ecolabel, februari 2008; <http://www.europeesecolabel.nl/nl-NL/Content.aspx?type=content&id=148>
- Eurosif, juni 2005; Hotel & Tourism, sector report, <http://www.eurosif.org>
- GermanWatch, februari 2008; Entscheidungshilfe für Klimafreundliche Geschäftsreisen <http://www.germanwatch.org/rio/cbt-tool.xls>
- Greenhouse Gas Protocol Initiative, maart 2008; <http://www.ghgprotocol.org/>
- ILO, februari 2008; <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/tourism/standards.htm>
- Klimaatcompensatie, maart 2008; <http://www.klimaatcompensatie.nl/>
- Milieu Centraal, februari 2008; <http://www.milieucentraal.nl/>
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, februari 2008; Reisbesluit, <http://www.minbzk.nl/onderwerpen/overheidspersoneel/arbeidsvoorwaarden/publicaties?popup=t...&ActItdt=6838>
- Railway Mobility, februari 2008; <http://www.railway-mobility.org/links.html>
- Rainforest Alliance, februari 2008; Algemeen <http://www.rainforest-alliance.org/tourism.cfm?id=professionals>, Network America's, [http://www.rainforest-alliance.org/tourism/documents/baseline\\_criteria.pdf](http://www.rainforest-alliance.org/tourism/documents/baseline_criteria.pdf), Stewardship Council, <http://www.rainforest-alliance.org/tourism.cfm?id=programs>,
- SNCF, februari 2008; L'Eco-comparateur, [http://www.voyages-sncf.com/leisure/fr/customerCare/helpDesk/sommaire\\_aide/modes\\_demploi/les\\_services\\_pas\\_a\\_pas/train/ecocomparateur/?rfr=PropositionComparateur\\_ColonneA\\_Mode%20d'emploi%20de%20'EcoComparateur](http://www.voyages-sncf.com/leisure/fr/customerCare/helpDesk/sommaire_aide/modes_demploi/les_services_pas_a_pas/train/ecocomparateur/?rfr=PropositionComparateur_ColonneA_Mode%20d'emploi%20de%20'EcoComparateur)
- The Travel Foundation, februari 2008; <http://www.travelfoundation.nl/>
- Travelife, februari 2008; Supplier Sustainability Handbook, <http://www.its4travel.com/>, <http://www.travelife.eu/index.php?id=1>
- VISIT, februari 2008; <http://www.visit21.net/>

## 4.2 Gerelateerde productgroepen

Gerelateerde productgroepen zijn:

- Externe vergader- en verblijffaciliteiten
- Dienstauto's

Kijk voor de criteria voor deze productgroepen op [www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen/criteria](http://www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen/criteria).

## 4.3 Informatiepunt Agentschap NL

Voor meer informatie en advies tijdens het gebruik van deze criteria kunt u contact opnemen met het Informatiepunt van Agentschap NL: telefonisch bereikbaar van 9.00 - 12.00 en 14.00 - 16.00 uur op telefoonnummer 088 602 93 00 of stuur een e-mail naar [duurzaaminkopen@agentschapnl.nl](mailto:duurzaaminkopen@agentschapnl.nl)

## Bijlage 1 Optioneel criterium

Voor reizen langer dan 6 uur (tot een maximum aantal uren dat vrij is in te vullen) kan eventueel ook een minimumeis worden opgenomen. In onderstaande minimumeis wordt het reisbureau gevraagd bij reizen vanaf 6 uur de verschillende alternatieven weer te geven. Zo krijgen medewerkers ook bij langere reizen telkens de mogelijkheid om een reis per trein te overwegen. De overheidsorganisatie kan zelf beslissen of men deze service wil bieden aan haar medewerkers en dit criterium wil opnemen in haar programma van eisen.

Minimumeis	<p>Bij een aanvraag voor een dienstreis met de enkele reistijd per trein van treinstation standplaats tot treinstation bestemmingsadres tussen 6 uur en &lt;X&gt; uur, biedt de inschrijver zowel de reismogelijkheden per trein als per vliegtuig aan. Bij een reistijd langer dan &lt;X&gt; uur worden geen eisen gesteld aan de aan te bieden reismogelijkheden.</p> <p><u>Bewijsmiddel:</u></p> <p>De bij deze inschrijving te voegen verklaring van inschrijver dat aan deze minimumeis wordt voldaan.</p>
Toelichting voor inkoper	<p><u>Verificatie van bewijsmiddel:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Geen nadere verificatie van dit bewijsmiddel.</li></ol>

## Bijlage 2 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie

Wijzigingen ten opzichte van versie 1.0, oktober 2008:

- De maximumwaarden voor CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik in gunningscriterium nr. 2 zijn gelijk gebleven aan 2008. Alleen het jaartal 2008 in het criterium is gewijzigd in het jaartal 2009.
- De algemene teksten zijn geactualiseerd.

Wijzigingen ten opzichte van versie 1.1, datum 12 maart 2009 zijn:

- Dit document is naar aanleiding van de bespreking van Duurzaam Inkopen in de Tweede Kamer opnieuw bezien. Paragraaf 1.2 is tekstueel aangepast; paragraaf 4.2 is bijgewerkt.

Wijzigingen ten opzichte van versie 1.2, datum 28 juli 2009 zijn:

- Het gunningscriterium waarin wordt gevraagd de CO<sub>2</sub> uitstoot te vermelden bij reisopties, is naar aanleiding van de bespreking van Duurzaam Inkopen in de Tweede Kamer vervallen. De tekst in hoofdstuk 2 en 3 is hierop aangepast.

Wijzigingen ten opzichte van versie 1.3, datum 11 augustus 2009 zijn:

- De lay-out van het document is aangepast en een aantal algemene teksten zijn geactualiseerd.