



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

Criteria voor duurzaam inkopen van Transportdiensten

Versie: 1.3

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 en 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	Wetgeving en stimuleringsregelingen.....	13
2.2.3	Sociale aspecten	14
3	Duurzaamheid in het inkoopproces.....	16
3.1	Vorbereidingsfase (aandachtspunten).....	16
3.2	Specificatiefase (criteria)	16
3.2.1	Kwalificatie van leveranciers	17
3.2.2	Programma van eisen	17
3.2.3	Gunningscriteria.....	21
3.2.4	Contract.....	26
3.3	Gebruiksfase (aandachtspunten).....	26
4	Meer informatie	27
4.1	Bronnen en relevante informatie.....	27
4.2	Gerelateerde productgroepen	27
4.3	Informatiepunt Agentschap NL	27
	Bijlage 1 Transportmodaliteiten	28
	Bijlage 2 Klimaatcompensatie.....	30
	Bijlage 3 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie.....	32

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 Transportdiensten. 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

De productgroep Transportdiensten omvat de uitbesteding van goederentransport over de weg, namelijk koeriersdiensten en vrachttransport. Bij uitbesteding van wegtransport en koeriersdiensten (diensten voor verspreiding van pakketten en stukken die met spoed verstuurd moeten worden) zijn veel verschillende, ook veelal kleine marktpartijen betrokken en een variëteit van logistiek- en transportaanbod. Het betreft hier een dienst.

De productgroep Transportdiensten omvat niet het gebruik van (landbouw)trekkers voor transportopdrachten en transportdiensten gerelateerd aan de GWW- en Bouwsector.

Voor de GWW- en Bouwproductgroepen hoeven de huidige transportcriteria (inhuur van mobiele werktuigen en inhuur zware voertuigen) niet verplicht meegenomen te worden om de doelstelling van duurzaam inkopen te behalen. Uiteraard kunnen overheden deze criteria uit andere overwegingen (o.a. beleid, duurzaamheidsambities) meenemen in een aanbesteding. Eind 2009 is een traject ingezet voor transport in de GWW- en Bouw om duurzaamheidscriteria te ontwikkelen, waarbij ook transport gerelateerd aan groenvoorzieningen, gladheidsbestrijding en reiniging openbare ruimte wordt meegenomen. Meer informatie vindt u op www.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen waar de actuele stand van zaken over dit traject wordt beschreven

Tevens omvat de productgroep Transportdiensten niet het vervoer van goederen per spoor of over water.

Hoe er gekozen moet worden voor een bepaalde vorm van transport (op basis van de milieuprestaties van de betreffende modaliteit) wordt in dit criteriumdocument evenmin toegelicht. In bijlage 1 is wel een toelichting opgenomen ten aanzien van de milieuprestaties van verschillende transportmodaliteiten, op basis van het Stream onderzoeksrapport van CE Delft.

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:

60000000-8	Vervoersdiensten (uitgezonderd vervoer van afval)
60100000-9	Wegvervoersdiensten
64120000-3	Koeriersdiensten

1.2 Status

De criteria voor Transportdiensten zijn vastgesteld.

Dit document is 21 januari 2010 voor het laatst gewijzigd. Zie voor een toelichting op de wijzigingen bijlage 3.

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 Transportdiensten 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). In dit hoofdstuk vindt u de inhoudelijke afwegingen die geleid hebben tot de criteria voor Transportdiensten.

2.1 Marktontwikkelingen

De transportsector is een belangrijke sector in Nederland en de Europese Unie. In Nederland bevinden zich bijna 12.000 transportbedrijven (www.tln.nl) waarvan bijna 10.000 grensoverschrijdend zijn. De transportsector, met name het wegvervoer, bestaat voor het merendeel uit kleine bedrijven. Meer dan 90% van de transportbedrijven hebben minder dan 50 werkzame personen in dienst. Totaal zijn er circa 130.000 mensen werkzaam in de transportsector. De totale omzet bedroeg in 2005 ca. 15 miljard Euro.

Kenmerkend voor koeriersdiensten is dat het vaak persoonlijk vervoer betreft van goederen en documenten met een beperkt gewicht waarvoor een verhoogde beschikbaarheid, integriteit en/of vertrouwelijkheid geldt en een vastgestelde snelle overkomstduur. Het aantal ingeschreven koeriersbedrijven bedroeg begin 2008 ongeveer 5.000. Daarvan bestaat meer dan 90% uit zeer kleine bedrijven (0-3 werkzame personen). Het EIM1 heeft onderzoek gedaan naar tarieven en kwaliteitsnormen. Uit dit onderzoek blijkt dat de druk van concurrentie van flexwerkers en ongeregelde vervoerders professionele bedrijven tot neerwaartse aanpassing van hun normen voor kwaliteit, toepassing van regels en beloning van arbeid dwingt. Onder 500 kilogram laadvermogen zijn geen vergunningen nodig. De toetredingseisen zijn laag, er is veel concurrentie. Mede daardoor kent de koeriersmarkt veel nieuwe toetreders.

2.2 Duurzaamheidsaspecten

2.2.1 Milieuaspecten

De milieuaspecten van Transportdiensten hebben vooral te maken met de milieubelasting als gevolg van het gebruik van motorvoertuigen. De transportsector in Europa heeft door zijn activiteiten een grote impact op het milieu, zowel op de lokale luchtkwaliteit als op het klimaat, als gevolg van de uitstoot van uitlaatgassen. De helft van de emissies komt door wegtransport, terwijl vlucht- en gebouwemissies ook significant bijdragen.

In onderstaande tabel zijn de meest relevante milieu- aspecten met betrekking tot transport opgenomen. Oplossingen worden gezocht in ketenbeheer, het aangaan van strategische milieu-partnerships om in de hele keten milieuvriendelijke maatregelen te nemen en in duurzamere mobiliteitsoplossingen in de sfeer van technologie en gedrag.

¹ EIM, Vergunningsvrij tot 3.500? 8 januari 2007 Zoetermeer

Tabel 2.1 Milieuaspecten van Transportdiensten

Milieu-aspecten	Maatregelen
Klimaatverandering als gevolg van emissies van broeikasgassen als gevolg van gebruik van fossiele brandstoffen.	Verhoog efficiëntie van brandstofgebruik door: <ul style="list-style-type: none"> • eisen t.a.v. gemiddeld brandstofgebruik en CO₂ emissies van voertuigen en transportmiddelen; • gebruik andere aandrijftechnieken /zuinige voertuigen (bijvoorbeeld hybride of elektrisch aangedreven voertuigen); • gebruik alternatieve (bio)brandstoffen; • aanpassen rijstijl (training Het Nieuwe Rijden); • gebruik on-board computers voor beheersing brandstofgebruik; • klimaatcompensatie.
Aantasting lokale luchtkwaliteit als gevolg van emissies NO _x , roet, stank, etc.	Gebruik voertuigen met lage emissies: Euro 3, Euro 4, Euro 5 en EEV (afhankelijk van type voertuig) en roetfilters. Dit kan bereikt worden door inzet van zuinige voertuigen, elektrische voertuigen of alternatieve (bio)brandstoffen.
Geluidsoverlast.	Gebruik stille voertuigen en stille banden. Geluidsniveau maximaal 65 dB(A) (PIEK-certificaat).

Klimaatverandering

De CO₂ -uitstoot kan verminderd worden door het brandstofgebruik te verlagen of door alternatieve brandstoffen en/of aandrijftechnieken te gebruiken. Dit kan bereikt worden door gebruik van zuinige motoren, zuiniger rijgedrag, gebruik te maken van hybride aandrijving, inzet van biobrandstoffen en andere brandstofbesparende maatregelen. Daarnaast kunnen CO₂ emissies gecompenseerd worden door middel van klimaatcompensatie. Reductie van CO₂ emissies heeft overigens prioriteit boven klimaatcompensatie; CO₂ emissie-reductie maakt klimaatcompensatie deels overbodig.

Zuinige motoren

Het is op dit moment lastig om eisen te stellen ten aanzien van het brandstofverbruik van zware voertuigen, doordat er geen normering is en er ook geen testprocedure voor complete voertuigen bestaat, zoals dit voor personenauto's wel het geval is (energielabels). Vooral het gebrek aan een testprocedures maakt het stellen van criteria aan brandstofgebruik zeer moeilijk. Van de brandstofbesparende maatregelen (zoals energiebesparende banden en alternatieve aandrijving) is het hierdoor moeilijk om het effect te bepalen.

Hier staat tegenover dat het brandstofgebruik van een vrachtwagen ook een belangrijk financieel criterium is bij aanschaf. Fabrikanten zorgen er dus voor dat hun zware voertuigen niet meer brandstof verbruiken dan die van een ander merk.

Zuinig rijgedrag

Het brandstofgebruik tijdens de gebruiksfase kan worden verminderd door zuinig rijgedrag.

Zuinig rijden wordt gestimuleerd door middel van het programma Het Nieuwe Rijden of alternatieve trainingen. Dit zijn trainingen die chauffeurs kunnen volgen, met als beoogd resultaat gedragsverandering te bereiken dat moet leiden tot een lager brandstofgebruik.

Het Nieuwe Rijden (HNR), zoals dat in Nederland wordt gestimuleerd, omvat twee hoofdelementen: een energiezuinige rijstijl en een optimale bandenspanning (dat is de bandenspanning die door de producent van het voertuig wordt aanbevolen). Er is een speciale

HNR-training. Deze staat open voor iedereen, dus ook voor werknemers van niet-Nederlandse gegadigden. Kort na een cursus kan de besparing bij personenauto's 10% of meer zijn.

De belangrijkste onderdelen van Het Nieuwe Rijden zijn: goede bandenspanning; vroeg doorschakelen; niet onnodig remmen en gas geven; motor uitzetten bij stilstand; onnodige apparatuur uitzetten; etc. Chauffeurs die een training Het Nieuwe Rijden hebben gevolgd krijgen hiervoor een certificaat. Het CBR heeft de principes van "Het Nieuwe Rijden" per 1 januari 2008 in het vernieuwde rijexamen als een afzonderlijk item beoordeeld. Dat betekent dat iedereen die na die datum het rijbewijs heeft gehaald, kennis heeft van Het Nieuwe Rijden.

Zuinig rijgedrag wordt ook gestimuleerd door de inzet van een boordcomputer, die voortdurend het brandstofverbruik meet. Boordcomputersystemen zijn in staat om in combinatie met GPS-plaatsbepaling, eventuele randapparatuur en mobiele datacommunicatie, transportondernemingen en hun opdrachtgevers inzicht te geven in de status van de auto en lading, en de geleverde prestaties. Doordat de bestuurder continu op de hoogte is van de consequenties van zijn rijgedrag op het brandstofverbruik, kan hij direct zijn rijstijl aanpassen. Bovendien kan de eigenaar van het wagenpark de resultaten van de boordcomputers van alle voertuigen gebruiken om de chauffeurs aan te spreken (en eventueel straffen/belonen) op hun gemiddelde brandstofgebruik.

Er is onderzocht of er een criterium (geschiktheidseis) geformuleerd kan worden gericht op de opleiding en training van medewerkers op milieuaspecten bij de uitvoering van de werkzaamheden. Omdat de duurzaamheidswinst hiervan niet gegarandeerd is en dit bovendien relatief veel administratieve lasten oplevert, is er geen criterium voor 'Het Nieuwe Rijden' geformuleerd.

Alternatieve brandstoffen

De CO₂ uitstoot van motoren kan verminderd worden door de inzet van alternatieve brandstoffen, zoals aardgas of biobrandstoffen. Vooralsnog worden vanuit Duurzaam Inkopen geen criteria ontwikkeld voor brandstoffen.

Hybride voertuigen

Hybride vrachtauto's zijn op dit moment in ontwikkeling bij diverse vrachtwagenfabrikanten. Hybride aandrijving kan bij distributievoertuigen in stadsverkeer significante voordelen bieden (in de transportmarkt zijn veel start-stop bewegingen binnen de bebouwde kom) maar levert op de snelweg geen CO₂-reductie op. Daar wordt meer verwacht van verdere optimalisatie van lucht- en rolweerstand en voertuiggewicht. Een mogelijke route daarbij is het gebruik van langere voertuigcombinaties met groter laadvermogen per eenheid gewicht of motorvermogen.

Hybride voertuigen zijn niet perse milieuvriendelijker, als de productie van het voertuig ook wordt meegenomen in de berekening. De milieuoefootprint' van de productie (en het transport) van met name de accu's is namelijk erg groot. Lokale emissies kan men echter wel plaatselijk terugdringen door de inzet van hybrides. Als echter globale emissies het speerpunt zijn, mag men dit in het kader van duurzaamheid niet plaatselijk bekijken en de vervuiling elders negeren.

Klimaatcompensatie

Onder klimaatcompensatie wordt verstaan het compenseren van de veroorzaakte uitstoot van broeikasgassen (vertaald naar CO₂ -equivalenten) van in dit geval mobiliteit door het vastleggen van CO₂ in bomen of het voorkómen van CO₂ -uitstoot elders (bron: klimaatcompensatie.nl; [Milieu Centraal](http://MilieuCentraal.nl)). Dit gebeurt in de praktijk door CO₂ -credits in te kopen. Het reduceren van de CO₂ -voetafdruk is dus hiermee in het directe belang van het transportbedrijf aangezien hierdoor minder credits ingekocht hoeven te worden.

Klimaatcompensatie zal eraan bijdragen dat bewuster en zuiniger omgegaan zal worden met mobiliteit, dit om de CO₂ -voetafdruk van mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Klimaatcompensatie op bedrijfsniveau wordt niet proportioneel genoeg gevonden om de eis als zodanig te formuleren. Echter het staat een bedrijf uiteraard vrij om de compensatie op bedrijfsniveau op te zetten.

De opvatting van de Minister van VROM is dat de markt van klimaatcompensatie zichzelf kan regelen en beter toezicht en strenge eisen voor de markt van klimaatcompensatie overbodig is. De marktpartijen hebben begin februari 2008 met de Minister van VROM afgesproken dat zij zelf de transparantie en betrouwbaarheid van de aangeboden klimaatcompensatie zullen garanderen, onder andere door een externe deskundige toetsing (bron: Ministerie van VROM).

In bijlage 2 is een toelichting opgenomen ten aanzien van de verschillende vormen van klimaatcompensatie.

Er is voor gekozen om een gunningscriterium voor klimaatcompensatie op te nemen, waarin transportbedrijven die in het kader van de opdracht gemaakte kilometers klimaatneutraal maken aan de hand van klimaatcompensatie extra punten krijgen. Door de ontwikkelingen in de markt voor klimaatcompensatie en de wens voor zelfregulatie van de markt is het op dit moment onnodig een criterium te formuleren voor de wijze waarop klimaatcompensatie plaatsvindt. Er worden dus geen extra eisen gesteld aan de wijze waarop de klimaatcompensatie wordt verzorgd. Indien nodig wordt dit bij herziening van de criteria opnieuw overwogen.

Er kan ook sprake zijn van gescheiden inkoop van "regulier" transport, in combinatie met de inkoop van CO₂-compensatie (wordt niet verder onder deze productgroep beschreven). Dit moet als een 'escape' worden gezien voor de inkopende partijen die zelf al een (raam)-contract hebben afgesloten met klimaatcompensatieaanbieders en daarmee zelf het transportbewegingen willen compenseren. Door deze variant te hanteren worden geen eisen gesteld aan de CO₂-uitstoot van het in te kopen transport. Voor deze mogelijkheid is een contractbepaling opgenomen om ervoor te zorgen dat de aanbestedende dienst een rapportage krijgt met daarin het aantal liters brandstof dat in opdracht van de aanbestedende dienst is verbruikt.

Lokale luchtkwaliteit

Vervuilende emissies door verbrandingsmotoren kunnen verlaagd worden door technische aanpassingen van de motoren, door het plaatsen van een roetfilter of door toepassing van schonere brandstoffen.

Schone motoren: Euro emissienormen

Voor de uitstoot van voertuigmotoren is door de Europese Commissie een stelsel van normeringen opgezet (Euro normen) die steeds strenger worden. De Euronormen worden vastgesteld door de Europese Commissie. Van elk nieuw autotype dat op de markt komt, wordt getoetst of dit binnen de vigerende norm valt. Bij de fabrikant of de RDW is dit opvraagbaar per autotype.

De Europese emissieregelgeving voor nieuwe personenauto's (categorie M1) en bestelauto's (categorie N1) is vastgelegd in de Europese richtlijn 70/220/EEC. Deze richtlijn (inclusief amendementen 2002/80/EC en 715/2007) formuleert in de Euro-normen 1 t/m 6 (Arabische cijfers) eisen voor de luchtverontreinigende emissies CO (koolmonoxide), HC (koolwaterstoffen), NO_x (stikstofoxides) en PM (fijnstof).

Voor zware voertuigen gelden de Europese richtlijnen: 88/77/EEC en 05/55/EC (inclusief amendementen 2005/55/EG, 1999/96/EC). Net als bij lichte voertuigen, zijn voor zware voertuigen eisen aan luchtvervuilende emissies (inclusief rout-uitstoot) vastgelegd in Euro-normen I t/m VI (Romeinse cijfers).

(Bronnen: ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm en www.dieselnet.com/standards/eu/ld.php)

Tabel 2.2 Voorbeelden Euro-normen voor bestelauto's

Euro-norm	Ingangsdatum (nieuwe voertuigen)	CO	HC+NOx	NOx	PM
Lichte voertuigen (bestelauto's), categorie N1, 1307-1760 kg, met IDI dieselmotor (g/km)					
Euro 1	Oktober 1994	5.17	1.40	-	0.19
Euro 2	Januari 1998	1.25	1.00	-	0.12
Euro 3	Januari 2001	0.80	0.72	0.65	0.07
Euro 4	Januari 2006	0.63	0.39	0.33	0.04
Euro 5	September 2010	0.63	0.295	0.235	0.005 *
Euro 6	September 2015	0.63	0.195	0.105	0.005 *
Lichte voertuigen (bestelauto's), categorie N1, > 1760 kg, met IDI dieselmotor (g/km)					
Euro 1	Oktober 1994	6.90	1.70	-	0.17
Euro 2	Januari 1998	1.50	1.20	-	0.20
Euro 3	Januari 2001	0.95	0.86	0.78	0.10
Euro 4	Januari 2006	0.74	0.46	0.39	0.06
Euro 5	September 2010	0.74	0.35	0.28	0.005 *
Euro 6	September 2015	0.74	0.215	0.125	0.005 *

* er ligt voorstel tot aanpassing naar 0.003 g/km, conform PMP meetprocedure

Tabel 2.3 Voorbeelden van Euro-normen voor zware voertuigen

Euro-norm	Ingangsdatum (nieuwe voertuigen)	CO	HC	NOx	PM	Roet
Zware voertuigen, > 3500 kg, categorie N3, met HD dieselmotoren (g/kWh, roet in m⁻¹)						
Euro I	1992	4.5	1.1	8.0	0.612 / 0.36 *	-
Euro II	Oktober 1996	4.0	1.1	7.0	0.15 / 0.25 *	-
Euro III	Oktober 2000	2.1	0.66	5.0	0.10 / 0.13 *	0.8 / 0.15 **
Euro IV	Oktober 2005	1.5	0.46	3.5	0.02	0.5
Euro V	Oktober 2008	1.5	0.46	2.0	0.02	0.5
Euro VI	Januari 2013 (voorstel)	1.5	0.13	0.4	0.01	-

* afhankelijk van vermogen of inhoud van de motor

** norm van 0.15 geldt uitsluitend voor EEVs

De zwaarte en ingangsdatum van de Euro-normen verschillen per type voertuig (benzine of diesel) en per gewichtsklasse, zoals in tabellen 2.2 en 2.3 wordt geïllustreerd. Actuele tabellen van alle emissienormen per type voertuig zijn bijvoorbeeld te vinden op www.dieselnet.com. Praktische informatie over gewichtsklasse per merk-type voertuig is te verkrijgen via dealers en bijvoorbeeld gidsen zoals 'Alle bestelauto's 2009'

Momenteel is Euro-4 de wettelijke eis voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en geldt Euro-IV voor zware voertuigen. In 2006 zijn de emissienormen voor Euro-5/V voertuigen in Brussel vastgesteld. Op dit moment is de beschikbaarheid van auto's die aan deze norm voldoen nog zeer beperkt. Omdat de benodigde technische aanpassingen beperkt zijn, (met name in het geval van benzineauto's) kan de beschikbaarheid van Euro-5/V voertuigen snel toenemen². Op het moment dat overheden Euro-5/V voertuigen gaan stimuleren, zal de beschikbaarheid waarschijnlijk snel toenemen. Dit is ook het geval gebleken bij subsidies in het verleden.

In 2005 heeft het kabinet bekend gemaakt dat nieuwe dieselpersonenauto's die vervroegd voldoen aan de scherpere Euro-5 emissienormen, fiscaal zullen worden gestimuleerd. Dat gebeurt zodra deze auto's op de markt komen, en als dit zinvol is. Op dit moment stimuleert het rijk nieuwe auto's die voorzien zijn van een roetfilter. Een Euro-4 voertuig uitgerust met een (af-fabriek) roetfilter haalt over het algemeen de fijnstofnorm voor Euro-5. De stap naar een Euro-5 voertuig is hierdoor minder groot voor dieselauto's. Dieselauto's kenden ook onder de Euro-4 norm al een bovengrens voor fijnstofemissie. Een PM-10 norm voor (direct ingespoten) benzinevoertuigen is nieuw vanaf Euro-5.

Ondanks het feit dat de Euro-5/V eisen nog niet gelden, zijn er toch al voertuigen met Euro-5/V typekeur (incl. aanvullende eisen m.b.t. durability, OBD³ etc.). Vanwege technische aspecten hebben veel truckfabrikanten er namelijk voor gekozen om meteen trucks te fabriceren die al aan de Euro-V eisen voldoen.

Soms hebben auto's een Euro-4/IV typekeur (af te lezen op het voertuig of op typegoedkeuringspapieren) maar emissies op de typekeuringstest die lager zijn dan de Euro-5/V norm (alleen af te lezen op typegoedkeurings-papieren verkrijgbaar via fabrikant).

Er is voor gekozen om minimumeisen op te nemen die betrekking hebben op Emissiestandaarden, waarin zware voertuigen die door transportbedrijven worden ingezet in het kader van de opdracht, dienen te voldoen aan de Europese emissiestandaard III, en lichte voertuigen aan Euro norm 4. Bovendien zijn er gunningscriteria opgenomen om het transportbedrijf dat voertuigen inzet die voldoen aan tenminste Euro IV (zware voertuigen) of Euro 5 (lichte voertuigen) extra punten toe te kennen.

Het verschil tussen de emissiestandaarden voor lichte en zware voertuigen is gebaseerd op standaard afschrijvingstermijnen, die voor lichte voertuigen aanzienlijk korter zijn (ca. 4 jaar) dan voor zware voertuigen (ca. 8 jaar).

Schone motoren: EEV emissienorm

De laatste jaren zijn dieselmotoren voor zware voertuigen door Europese regelgeving (Euro normen) steeds schoner geworden. Naast de Euro normen is er voor bussen en zware voertuigen (categorie N2 en N3, >3.500 kg) ook de EEV norm voor extra schone voertuigen (enhanced environmentally friendly vehicle), vastgelegd in de Europese richtlijnen: 2005/55/EG, 1999/96/EC, 88/77/EEC, 91/542/EEC).

De EEV norm ligt tussen Euro V en Euro VI. Een EEV motor is aanzienlijk schoner dan Euro V, ten aanzien van de grenswaarden van uitstootmassa van koolwaterstoffen tot 0,25g/kWh.

² Kleinere inhoud, grotere prestaties, veel mans; Artikel in Auto&motortechneik 66, 2006-12.

³ OBD eisen gaan over de monitoring van het functioneren van systemen die de emissies beïnvloeden (in toekomst met NOx-sensor mogelijk ook emissies zelf). Durability eisen garanderen dat tenminste over een vastgesteld aantal kilometers aan de emissie-eisen wordt voldaan.

De EEV grenswaarden zijn:

- CO: 1,5 g/kWh
- HC: 0,25 g/kWh
- NOx: 2,0 g/kWh
- Deeltjes: 0,02 g/kWh
- Roet: 0,15 m-1

Omdat de overheid EEV motoren subsidieert en er vraag vanuit de markt is, zal de beschikbaarheid van dieselmotoren die aan de EEV-eis voldoen snel toenemen.

Gebruik roetfilters

Een roetfilter zorgt dat de (fijn stof) deeltjes die vrij komen bij de verbranding van diesel worden opgevangen in een filter. Met name de kleinere deeltjes worden afgevangen doordat zij vastkleven aan de wanden van de poriën van het filtermateriaal. Roetfilters zijn daardoor ook voor de allerkleinste deeltjes zeer effectief. Een roetfilter kan worden gemaakt van keramisch materiaal. De deeltjes verzamelen zich in het filter. In het roetfilter worden de afgevangen roetdeeltjes periodiek verbrand, elke 200 tot 1000 kilometer. Deze verbranding wordt wel aangeduid met regeneratie. Er zijn twee soorten roetfilters, het zogenaamde gesloten roetfilter en (half)open roetfilter. Gesloten filters worden veelal op nieuwe dieselauto's toegepast en (half)open filters op bestaande dieselmotoren. Gesloten filters zijn met 90% rendement effectiever dan (half)open filters, die een rendement hebben van 50%. De overheid stimuleert de roetfilterinstallatie op zware voertuigen. De subsidiehoogte hangt af van het soort filter. Dieselauto's kunnen worden uitgerust met een roetfilter, om de fijnstofemissie te reduceren. Er is een ruime beschikbaarheid aan nieuwe dieselauto's die zijn voorzien van een roetfilter. Deze zogenaamde af-fabriek systemen zijn "gesloten" filters en kunnen de roetuitstoot met 95% of meer reduceren. Sinds 1 juni 2005 wordt de aankoop van een nieuwe dieselauto met een ultralage roetuitstoot fiscaal gestimuleerd met een korting van 600 euro op de Belasting personenauto's motorrijwielen (BPM).

Toepassing van een roetfilter leidt door de verhoogde uitlaattegendruk en door het (tijdens het rijden) regenereren (schoonbranden) van het filter tot een extra brandstofverbruik van 1 tot 3 %.

Op <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=31931> staat de volledige lijst met voertuigen die geleverd worden met een af-fabriek roetfilter. In het geval een voertuig niet met een affabriek roetfilter, dan wel voorzien van een installatie met een tenminste gelijkwaardige werking geleverd kan worden, kan voorafgaand aan aflevering een retrofilter worden geplaatst.

Voor bestaande diesels zijn er 'half-open' filters op de markt. Deze filters laten altijd een deel van de uitlaatgassen door, zodat het filter niet verstopt kan raken. Deze filters hebben een rendement van 30 tot 50 procent. De lijst met geschikte voertuigen om een retrofilter in te bouwen staat op <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=31930>. De RDW-lijst is op te vragen bij secretariaat@rdw.nl

Het is nu mogelijk voor fabrikanten van retrofit roetfilters om aanvragen voor typegoedkeuringen in het kader van de Retrofit roetfilterregeling in te dienen. Per 1 juli 2006 bestaat de mogelijkheid voor eigenaren van personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een dieselmotor, hun voertuig te laten voorzien van een retrofit roetfilter. Zie website RDW: <http://www.rdw.nl/>.

Er is voor gekozen om een minimumeis voor roetfilters op te nemen, waarin dieselveertuigen (zowel zware als lichte voertuigen) dienen te beschikken over een roetfilter affabriek of retrofit danwel een installatie met een tenminste gelijkwaardige werking.

Gebruik alternatieve brandstoffen

De toepassing van alternatieve (schonere) brandstoffen, zoals aardgas, kan de luchtvervuilende emissies van voertuigen verlagen.

Aardgas is een voorbeeld van een brandstof waarmee luchtvervuilende emissies verlaagd kunnen worden. Omdat op een aardgasvoertuig een driewegkatalysator kan worden toegepast, kunnen de emissies worden gereduceerd tot zeer lage waarden. Aardgas wordt met name toegepast in bussen. Wereldwijd rijden enkele duizenden bussen op aardgas. De motoren voor zware vrachtauto's moeten veel krachtiger zijn dan die van bussen, die op aardgas rijden. Voor kleine vrachtauto's en huisvuilauto's kan CNG (Compressed Natural Gas) technisch een oplossing bieden. Voor grote trucks (400 kW) is de beschikbaarheid beperkter. Aardgasmotoren voldoen aan de EEV-eis (Enhanced Environmentally friendly Vehicles). De voordelen van aardgas ten opzichte van dieselmotoren worden steeds kleiner, omdat ook dieselmotoren kunnen voldoen aan deze EEV-eis.

Geluidsoverlast

Geluidsoverlast door voertuigen ontstaat als gevolg van motorgeluid, contactgeluid van de banden op de weg, en geluid tijdens laden en lossen. In 1998 is wettelijk (AMvB detailhandel en ambachtsbedrijven) bepaald hoeveel geluid er bij laden en lossen maximaal gemaakt mag worden. Tussen 19.00 en 23.00 uur is het maximale piekniveau 65 dB(A); tussen 23.00 uur en 7.00 uur mag het geluid de 60 dB(A) niet overschrijden.

Piek-Keur, een samenwerking tussen BMWT, FOCWA Carrosseriebouw en RAI vereniging, heeft een certificeringssysteem opgezet om te zorgen dat deze stille (voertuig)componenten en carrosserieën herkenbaar zijn. Voertuigen met het PIEK certificaat (zie www.piek-keur.nl) voldoen aan eis van maximaal 65 dB(A) tijdens laden en lossen. Met behulp van stillere banden wordt de geluidsoverlast tijdens het rijden teruggedrongen. Bij een band gaat het niet alleen om de rijeigenschappen van het voertuig, maar in de eerste plaats om de persoonlijke veiligheid. Daarnaast is de keuze van een band altijd een compromis tussen de eigenschappen voor natte en droge wegen, stille banden en grip op de weg. Op de zogenaamde IPG-lijst staan stille banden die aan alle veiligheidseisen voldoen ⁴.

Er is voor gekozen om een gunningscriterium met betrekking tot geluid op te nemen, waarin transportbedrijven die stillere banden inzetten extra punten toegekend krijgen.

MVO en milieumanagement

Milieumanagement

De milieu-impact van de bedrijfsvoering van transportbedrijven varieert afhankelijk van bedrijfsomvang, type en omvang van kantoren en aantal vervoersbewegingen en verschillende modaliteiten. De milieu-effecten van transportdiensten hebben met name betrekking op de bijdrage aan luchtkwaliteit en klimaatverandering.

Een milieumanagementsysteem zoals ISO 14001 EMAS toont aan dat een bedrijf of organisatie een systematisch milieumanagement systeem hanteert voor het behandelen van relevante milieukwesties tijdens dagelijkse activiteiten ⁵. Het milieumanagementsysteem geeft een werkwijze aan voor het milieubeheer door alle afdelingen van de onderneming. Het milieumanagementsysteem behelst de milieu-aspecten die de onderneming direct controleert en waarop zij invloed heeft. Welke milieu-aspecten het meest relevant zijn is afhankelijk van

⁴ <http://www.innovatieprogrammameluid.nl>

⁵ Op de website van SCCM is een [database](#) te vinden waarin alle ISO 14001-certificaten zijn opgenomen van in Nederland door de RvA geaccrediteerde certificatie-instellingen. Wanneer een certificaat er onverhoopt niet op mocht staan kan contact worden gezocht met de betreffende certificatie-instelling. Op www.sccm.nl zijn de contactgegevens te vinden. En op de website van EMAS is ook meer informatie te vinden: http://ec.europa.eu/environment/emas/about/participate/sites_en.htm

omvang, en werkwijze van het transportbedrijf. Elk milieumanagementsysteem zal in ieder geval de aan de opdracht gerelateerde milieu-aspecten moeten behandelen.

Het milieumanagementsysteem van een transportbedrijf zou de volgende milieu-aspecten kunnen omvatten:

- energiegebruik gebouwen;
- mobiliteit (zowel van medewerkers, als ten behoeve van transportdiensten);
- veiligheid (schade, ongevallen);
- papier- en materiaalgebruik;
- naleving milieuwetgeving; etc.

Vanwege aanbestedingstechnische overwegingen (proportionaliteit en verband tussen opdracht en duurzaamheid) is ervoor gekozen om standaard geen criterium voor een milieumanagementsysteem op te nemen.

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Marktpartijen hebben aangegeven dat zij de criteria van duurzaam inkopen graag willen benutten om Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) breder toe te passen. Onder maatschappelijk verantwoord ondernemen wordt door MVO-Nederland het volgende verstaan:

“Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent dat u naast het streven naar winst (profit) ook rekening houdt met de effecten van uw activiteiten op het milieu (planet) en dat u oog heeft voor menselijke aspecten binnen en buiten het bedrijf (people). Het gaat er om een balans te vinden tussen people, planet en profit. Steeds vaker blijkt dat die balans leidt tot betere resultaten voor zowel het bedrijf als de samenleving. Bij MVO spelen alle kernprocessen van het bedrijf een rol, van inkoop en productie tot personeelsbeleid en marketing.”

In toenemende mate vragen de markt en externe stakeholders om een bewijs dat bedrijven MVO daadwerkelijk in de praktijk brengen. Om bedrijven te helpen om MVO binnen hun organisaties, processen en producten in te bedden wordt in 2010 de ISO 26000 standaard voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen gepubliceerd. Het betreft een vrijwillige richtlijn en er zal dus geen certificering plaatsvinden. De ISO 26000 norm moet ertoe leiden dat bedrijven zich vrijwillig committeren aan de principes van MVO en dat er gemeenschappelijke richtlijnen ontstaan ten aanzien van concepten, definities en evaluatiemethodes. De zogenoemde Social Responsibility Core Issues, ofwel de belangrijke aandachtsgebieden bij MVO, zijn vastgesteld. Dit zijn: milieu, mensenrechten, arbeidspraktijken, behoorlijk bestuur, eerlijke wijze van opereren, consumenten issues, maatschappelijke betrokkenheid.

Een ander initiatief dat betrekking heeft op MVO en dan met name op het rapporteren daarover, is het Global Reporting Initiative (GRI). Het GRI heeft een set indicatoren ontwikkeld met als doel duurzaamheidsrapportages naar het niveau van financiële rapportages te brengen. Daarnaast heeft GRI branchespecifieke indicatoren uitgewerkt en een uniforme format samengesteld voor het rapporteren van informatie direct verbonden aan de duurzame bedrijfsprestatie. In grote lijnen adviseren de richtlijnen van de GRI om over specifieke informatie gerelateerd aan ecologische, sociaal-maatschappelijke en economische prestaties te rapporteren. De richtlijnen zijn gestructureerd rond een directieverklaring, kernprestatieindicatoren op ecologisch, sociaal en economisch vlak, een profiel van de rapporterende organisaties, beschrijvingen van relevant beleid en managementsystemen, relaties met stakeholders, managementprestaties, operationele prestaties en productprestaties.

Cradle-to-Cradle

Het kabinet maakt zich sterk voor een duurzame en innovatieve samenleving. Zij ziet daarbij het 'Triple-P' concept (People, Planet, Profit) als een breed en richtinggevend denkkader voor de duurzame ontwikkeling in de samenleving. Recent is er bovendien veel aandacht ontstaan voor het 'Cradle-to-Cradle' concept. Dit concept zet een uitdagend toekomstbeeld neer, namelijk een menselijke samenleving die een positieve invloed heeft op het ecosysteem. Het accent verschuift

daarbij van eco-efficiënt (minimaliseren van het ongewenste) naar eco-effectief (optimaliseren van wenselijke). Producten en productiesystemen worden zodanig ontworpen dat ze een nuttige functie vervullen, ook na afloop van het gebruik. Kortom een duurzame kringloopsamenleving waarin abiotische materialen telkens hoogwaardig terugkeren in de technosfeer en biotische materialen in de biosfeer. Een dergelijke benadering daagt uit tot creativiteit en innovatie en het kabinet wil het dan ook betrekken bij de uitwerking van duurzame ontwikkeling [zie Brief van Minister Cramer en minister Koenders aan de Tweede Kamer: Kabinetsbrede aanpak duurzame ontwikkeling, 16 mei 2008]. Via Duurzaam Inkopen wil de overheid ontwikkelingen die toewerken naar deze duurzame kringloopsamenleving stimuleren. Meer informatie over hoe de overheid via Duurzaam Inkopen het Cradle-to-Cradle-concept kan stimuleren staat op www.agenstchapnl.nl/duurzaaminkopen.

2.2.2 Wetgeving en stimuleringsregelingen

Snelheidsbeperking

Beperken van het energieverbruik en emissies door matiging van de snelheid wordt via wet- en regelgeving afgedwongen. Er gelden op verschillende plaatsen bij grote steden snelheidsbeperkingen voor het wegvoervoer die mede tot doel hebben de emissies ter plaatse te verminderen.

Milieuzonering

In het voorjaar van 2006 is het convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering afgesloten. In dit convenant hebben overheden en bedrijfsleven afspraken gemaakt over het stimuleren van stille en schone voertuigen in per gemeente nader te bepalen milieuzones. Een milieuzone is een gebied (over het algemeen in binnensteden) waar toegangsbeperkingen gelden voor oudere vrachtauto's. Milieuzones verminderen ter plekke de luchtvervuiling en geluidsoverlast⁶.

Voor een milieuzone gelden de volgende beperkende maatregelen:

- Euro-0 en -I voertuigen mogen de milieuzone niet in, met uitzondering van bijzonder voertuigen en voertuigen met een dagonthefving;
- Euro-II en -III voertuigen mogen tot 1 januari 2010 alleen de milieuzone in als ze beschikken over een roetfilter (onder voorwaarde dat een roetfilter voor het betreffende type voertuig beschikbaar is);
- Euro-II en -III voertuigen mogen na 1 januari 2010 de milieuzone niet in (met uitzondering van euro 3 voertuigen met roetfilter die minder dan 8 jaar oud zijn);
- Euro-IV en -V voertuigen mogen wel de milieuzone in.

Auto van de toekomst/duurzame stadsdistributie⁷

De bevoorrading van winkels en bedrijven in steden brengt veel mobiliteit met zich mee. Duurzame stadsdistributie staat nog in de kinderschoenen, terwijl juist in het stadsverkeer grote winst behaald kan worden waar het gaat om de uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende emissies. Het (vracht) autoverkeer in de stad kenmerkt zich immers door veel start-en-stopbewegingen. Het effect van voertuigen met hybride, elektrische, aardgas en waterstofaandrijvingen op de vermindering van luchtvervuilende emissies én CO₂-uitstoot is hier veel groter dan op de doorgaande en autosnelwegen. Daarnaast kunnen slimme logistiek, bundeling van goederenstromen en de inzet van grotere en langere voertuigcombinaties op de snelwegen

⁶ zie www.milieuzones.nl

⁷ De auto van de toekomst gaat rijden. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Programma 'De auto van de toekomst gaat rijden', oktober 2007.

bijdragen aan een flinke energiebesparing. De rijksoverheid wil de ontwikkeling en het gebruik van nieuwe concepten voor stadsdistributie dan ook stimuleren en onderneemt daarvoor de volgende acties:

- Kwantificeren besparingspotentieel stadsdistributie. De bijdrage van duurzame stadsdistributie aan de reductie van emissies van CO₂, NO_x en fijnstof is nog niet exact in kaart gebracht. Daarom zal vanuit het programma 'De auto van de toekomst gaat rijden' een onderzoek in gang worden gezet om dit besparingspotentieel verder te kwantificeren.
- Ontwikkelen duurzame voertuigaandrijving. De rijksoverheid ondersteunt de ontwikkeling van duurzame aandrijving voor stadsdistributievoertuigen. TNO Industrie en Techniek voert, met een financiële bijdrage vanuit het programma 'De auto van de toekomst gaat rijden', een praktijktest uit waarbij 50 stadsdistributievoertuigen van TNT om worden gebouwd tot hybrides. Onderzocht wordt onder meer hoe het gebruik van dit systeem de emissies van NO_x en fijnstof precies beïnvloedt. Ook wordt de potentiële brandstofreductie onderzocht, die mogelijk 25% bedraagt. In september 2007 is de het praktijkexperiment van start gegaan in Rotterdam. Het experiment loopt tot in 2010.
- Experimentenprogramma. Er wordt een experimentenprogramma ontwikkeld voor alternatieve methoden voor stadsdistributie. Hierbij gaat het onder meer om experimenten met vrachtrams en elektrische voertuigen voor natransport.
- Subsidie voor duurzame stadsdistributie. Om de ontwikkeling en het gebruik van duurzame stadsdistributievoertuigen te stimuleren, spant de Rijksoverheid zich in om bestaande subsidiemaatregelen ook van toepassing te maken voor stadsdistributievoertuigen.

Europees voorstel milieuprestaties voertuigen

Als onderdeel van haar ambitie om duurzamer verkeer te promoten, heeft de Europese Commissie in december 2007 een voorstel gepubliceerd waarin eisen zijn opgenomen aan de milieuprestaties van voertuigen, die door overheden worden ingekocht. In het voorstel worden overheden vanaf 2012 verplicht om milieucriteria op te nemen in inkoopprocessen, gebaseerd op efficiënt gebruik van brandstoffen, en lagere emissie van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen. Het plan is van toepassing op alle voertuigen die door overheden worden ingekocht en heeft zodoende invloed op de inkoop van circa 110.000 passagiersvoertuigen, 110.000 commerciële (transport)voertuigen, 35.000 vrachtauto's en 17.000 bussen per jaar. Het doel van de regeling is om innovaties in de ontwikkeling van schone en zuinige voertuigen te stimuleren, zoals het gebruik van alternatieve brandstoffen (biobrandstof en waterstof) en elektrische of hybride voertuigen.

Andere relevante wet- en regelgeving

- Besluit Luchtkwaliteit;
- Wet Geluidhinder;
- Samenhangende aanpak geluid en luchtkwaliteitsbeleid in het kader van Europese richtlijnen (2004);
- Milieu-Investeringsaftrek;
- Stimuleringsregeling Vervroegde Introductie Euronorm 4/IV en Euronorm 5/V;
- Subsidieregeling Gecertificeerde Roetfilters.

2.2.3 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 voor de actuele stand van zaken.

Arbeidsparticipatie

Inkopen overheidsinstanties die beleid hebben geformuleerd ten aanzien van arbeidsparticipatie van zwakke groepen op nationaal niveau, kunnen in hun inkoopbeleid hiermee gewoon doorgaan (uiteraard binnen de aanbestedingsregels). Voor arbeidsparticipatie van zwakke groepen worden echter vanuit Agentschap NL geen criteria opgesteld.

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. 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 Transportdiensten zijn:

Keuze tussen verschillende modaliteiten

De keuze voor verschillende modaliteiten wordt bepaald door de benodigde flexibiliteit en de afstanden die overbrugd moeten worden. Indien de mogelijkheid zich voordoet wordt aanbevolen voor alternatieve modaliteiten boven gemotoriseerd transport te kiezen. Voor korte afstanden zijn bijvoorbeeld fietskoeriers een uitstekend alternatief.

Keuze tussen verschillende voertuigen

Koeriersbedrijven zetten in toenemende mate personenauto's in. Indien dit het geval is denk dan eraan om de koeriersdiensten te verzoeken om personenauto's met Energielabel A tot en met C te gebruiken (zie criteria in productgroep Dienstauto's).

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 inkoop te ondersteunen bij het duurzaam inkopen van Transportdiensten. Elke inkoop en aanbesteding is echter maatwerk. Het opstellen van een aanbestedingsdocument blijft dan ook de verantwoordelijkheid van de inkoop.

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

Minimumeis nr. 1	<p>De voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen lichter dan of gelijk aan 3500 kg voldoen aan de Euro-4 norm. Zie voor toelichting van de Euro-normen onderstaande tabel M1.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Een bij de offerte overgelegde verklaring van de inschrijver dat hij voldoet aan (deze eis in) het PvE.2. Een bij de offerte gevoegd overzicht van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type.3. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.
Toelichting voor inkoper	<p>De Euronormen worden vastgesteld door de Europese Commissie. Van elk nieuw autotype dat op de markt komt, wordt getoetst of dit binnen de vigerende norm valt. Bij de fabrikant is dit opvraagbaar per autotype.</p> <p>Vervuilende emissies door verbrandingsmotoren kunnen verlaagd worden door technische aanpassingen van de motoren of door het plaatsen van een roetfilter. Voor de uitstoot van voertuigmotoren is door de Europese Commissie een stelsel van normeringen opgezet (Euro normen) die steeds strenger worden. Sinds 2005 is Euro-4 de wettelijke eis voor nieuwe voertuigen (personenauto's en bestelwagens). De Euro 5 norm is in september 2009 van kracht gegaan.</p> <p>Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn onder meer te vinden op www.dieselnet.com/standards/eu en http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.2. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.3. Geen nadere verificatie van dit bewijsmiddel.

Tabel M1 Voorbeelden van Euro-normen voor bestelauto's

Euro-norm	Ingangsdatum (nieuwe voertuigen)	Emissiewaarden			
		CO	HC+NOx	NOx	PM
<i>Lichte voertuigen (bestelauto's) categorie N1, 1307-1760 kg, met IDI dieselmotor (g/km)</i>					
Euro 4	Januari 2006	0.63	0.39	0.33	0.04
<i>Lichte voertuigen (bestelauto's) categorie N1, > 1760 kg, met IDI dieselmotor (g/km)</i>					
Euro 4	Januari 2006	0.74	0.46	0.39	0.06
Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn te vinden op http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm en op www.dieselnet.com/standards/eu .					

Minimumeis nr. 2	<p>De voor de uitvoering van de opdracht in te zetten dieselveertuigen lichter dan of gelijk aan 3500 kg, beschikken over de volgende voorziening voor beperking van emissie van fijnstof:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roetfilter affabriek. • Indien roetfilter affabriek niet leverbaar: retrofit of een installatie met een ten minste gelijkwaardige werking. <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde verklaring dat de inschrijver voldoet aan (deze eis in) het PvE. 2. Een bij de offerte overgelegde opgave van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type, alsmede van de soort geplaatste roetfilter.
Toelichting voor inkoper	<p>De affabriek plaatsing van een roetfilter op dieselauto's is nog niet wettelijk verplicht. In het geval een voertuig niet met een affabriek roetfilter, dan wel voorzien van een installatie met een ten minste gelijkwaardige werking geleverd kan worden, kan voorafgaand aan aflevering een retrofitfilter worden geplaatst.</p> <p>Het is nu mogelijk voor fabrikanten van retrofit roetfilters om aanvragen voor typegoedkeuringen in het kader van de Retrofit roetfilterregeling in te dienen. Per 1 juli 2006 bestaat de mogelijkheid voor eigenaren van personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een dieselmotor om hun voertuig te laten voorzien van een retrofit roetfilter. Zie website RDW: http://www.rdw.nl</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde opgave van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type, alsmede van de soort geplaatste roetfilter. 2. Het vergelijken van de aangeleverde lijst met de actuele lijst met voertuigen die geleverd worden met een affabriek roetfilter. Deze lijst staat op http://www.vrom.nl/pagina.html?id=31931 .

<p>Minimumeis nr. 3</p>	<p>De voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen zwaarder dan 3500 kg voldoen tenminste aan de Euro-III norm. Zie voor toelichting van de Euro-normen onderstaande tabel M2.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde verklaring van de inschrijver dat hij voldoet aan deze eis. 2. Een bij de offerte gevoegd overzicht van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type. 3. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.
<p>Toelichting voor inkoper</p>	<p>De Euronormen worden vastgesteld door de Europese Commissie. Van elk nieuw autotype dat op de markt komt, wordt getoetst of dit binnen de vigerende norm valt. Via de RDW is dit opvraagbaar per autotype.</p> <p>De Euro-III norm is de standaard die wordt gehanteerd in het Nederlandse Convenant Milieuzonering (2006). In dit Convenant hebben overheden en bedrijfsleven afspraken gemaakt over het stimuleren van stille en schone voertuigen in per gemeente nader te bepalen milieuzones. Euro-III voertuigen mogen tot 1 januari 2010 alleen de milieuzones in onder voorwaarde dat het voertuig beschikt over een roetfilter. Na 1 januari 2010 mag het Euro-III voertuig alleen nog de milieuzone in als het voertuig tevens niet ouder dan 8 jaar is.</p> <p>Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn onder meer te vinden op www.dieselnet.com/standards/eu en http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend. 2. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend. 3. Geen nadere verificatie van dit bewijsmiddel.

Tabel M2 Voorbeeld van Euro-normen voor zware voertuigen (> 3500 kg, met HD dieselmotoren (g/kWh, roet in m⁻¹))

Euro-norm	Ingangsdatum (nieuwe voertuigen)	Emissiewaarden				
		CO	HC	NOx	PM	Roet
Euro III	Oktober 2000	2.1	0.66	5.0	0.10 / 0.13 *	0.8 / 0.15 **

Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn te vinden op <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm> en op www.dieselnet.com/standards/eu.

* afhankelijk van vermogen of inhoud van de motor

** norm van 0.15 geldt uitsluitend voor EEVs

<p>Minimumeis nr. 4</p>	<p>De voor de uitvoering van de opdracht in te zetten dieselveertuigen zwaarder dan 3500 kg, beschikken over de volgende voorziening voor beperking van emissie van fijnstof:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roetfilter affabriek. • Indien roetfilter affabriek niet leverbaar is: retrofit of een installatie met een ten minste gelijkwaardige werking. <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde verklaring dat de inschrijver voldoet aan (deze eis in) het PvE. 2. Een bij de offerte overgelegde opgave van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type, alsmede van de soort geplaatste roetfilter.
<p>Toelichting voor inkoper</p>	<p>In het geval een voertuig niet met een affabriek roetfilter, dan wel voorzien van een installatie met een ten minste gelijkwaardige werking geleverd kan worden, kan voorafgaand aan aflevering een retrofitfilter worden geplaatst.</p> <p>Het is nu mogelijk voor fabrikanten van retrofit roetfilters om aanvragen voor typegoedkeuringen in het kader van de Retrofit roetfilterregeling in te dienen. Per 1 juli 2006 bestaat de mogelijkheid voor eigenaren van personenauto's en lichte bedrijfsauto's met een dieselmotor om hun voertuig te laten voorzien van een retrofit roetfilter. Zie website RDW: http://www.rdw.nl.</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde opgave van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type, alsmede van de soort geplaatste roetfilter.. 2. Het vergelijken van de aangeleverde lijst met de actuele lijst met voertuigen die geleverd worden met een affabriek roetfilter. Deze lijst staat op http://www.vrom.nl/pagina.html?id=31931 .

3.2.3 Gunningscriteria

Gunningscriteria

Gunningscriterium nr. 1	<p>Indien alle voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen lichter dan 3500 kg voldoen aan de Euro-5 norm, worden voor dit onderdeel [XX] punten toegekend. Zie voor toelichting van de Euro-normen onderstaande tabel G1.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Een bij de offerte overgelegde verklaring van de inschrijver dat hij voldoet aan dit gunningscriterium.2. Een bij de offerte gevoegde opgave van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type.3. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.
Toelichting voor inkoper	<p>De Euronormen worden vastgesteld door de Europese Commissie. Van elk nieuw autotype dat op de markt komt, wordt getoetst of dit binnen de vigerende norm valt. Bij de fabrikant is dit opvraagbaar per autotype.</p> <p>Vervuilende emissies door verbrandingsmotoren kunnen verlaagd worden door technische aanpassingen van de motoren of door het plaatsen van een roetfilter. Voor de uitstoot van voertuigmotoren is door de Europese Commissie een stelsel van normeringen opgezet (Euro normen) die steeds strenger worden. Sinds 2005 is Euro-4 de wettelijke eis voor nieuwe voertuigen (personenauto's en bestelwagens). De Euro-5 norm is in september 2009 van kracht gegaan.</p> <p>Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn onder meer te vinden op www.dieselnet.com/standards/eu en http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.2. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.3. Geen nadere verificatie.

Tabel G1 Voorbeeld van Euro-normen voor bestelauto's

Euro-norm	Ingangsdatum (nieuwe voertuigen)	Emissiewaarden			
		CO	HC+NOx	NOx	PM
<i>Lichte voertuigen (bestelauto's) categorie N1, 1307-1760 kg, met IDI dieselmotor (g/km)</i>					
Euro 5	September 2010	0.63	0.295	0.235	0.005 *
Euro 6	September 2015	0.63	0.195	0.105	0.005 *
<i>Lichte voertuigen (bestelauto's) categorie N1, > 1760 kg, met IDI dieselmotor (g/km)</i>					
Euro 5	September 2010	0.74	0.35	0.28	0.005 *
Euro 6	September 2015	0.74	0.215	0.125	0.005 *
Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn te vinden op http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm en op www.dieselnet.com/standards/eu .					

* er ligt voorstel tot aanpassing naar 0.003 g/km, conform PMP meetprocedure

Gunningscriterium nr. 2	<p>Indien alle voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen zwaarder dan 3500 kg voldoen aan Euro-IV, Euro-V, EEV ("Enhanced Environmentally friendly Vehicle" (extra milieuvriendelijk voertuig)) of Euro-VI norm, dan worden voor dit onderdeel [XX] punten toegekend. Zie voor toelichting van de Euro-normen en EEV-waarden onderstaande tabel G2.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde verklaring van inschrijver dat hij voldoet aan dit gunningscriterium. 2. Een bij de offerte gevoegde opgave van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type. 3. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend.
Toelichting voor inkoper	<p>De Euronormen worden vastgesteld door de Europese Commissie. Van elk nieuw autotype dat op de markt komt, wordt getoetst of dit binnen de vigerende norm valt. Bij de fabrikant is dit opvraagbaar per autotype.</p> <p>Vervuilende emissies door verbrandingsmotoren kunnen verlaagd worden door technische aanpassingen van de motoren of door het plaatsen van een roetfilter. Voor de uitstoot van voertuigmotoren is door de Europese Commissie een stelsel van normeringen opgezet (Euro normen) die steeds strenger worden. Sinds oktober 2008 is Euro-V de wettelijke eis voor zware voertuigen.</p> <p>Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn onder meer te vinden op www.dieselnet.com/standards/eu en http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm.</p>

	<p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend. 2. Een afschrift van de typegoedkeuringspapieren (opvraagbaar bij de fabrikant) waaruit blijkt welke Euronorm(en) aan het type/de typen voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen is/zijn toegekend. 3. Geen nadere verificatie.
--	---

Tabel G2 Voorbeelden van Euro-normen en EEV-waarden voor zware voertuigen (> 3500 kg, met HD dieselmotoren (g/kWh, roet in m⁻¹))

Euro-norm	Ingangsdatum (nieuwe voertuigen)	Emissiewaarden				
		CO	HC	NOx	PM	Roet
Euro IV	Oktober 2005	1.5	0.46	3.5	0.02	0.5
Euro V	Oktober 2008	1.5	0.46	2.0	0.02	0.5
EEV	-	1.5	0.25	2.0	0.02	0.15
Euro VI	Januari 2013 (voorstel)	1.5	0.13	0.4	0.01	-

Emissiewaarden per type voertuig (gewichtsklasse en brandstof) van de genoemde Euro-normen zijn te vinden op <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm> en op www.dieselnet.com/standards/eu.

<p>Gunningscriterium nr. 3</p>	<p>Indien alle voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen zijn uitgerust met – bij gelijkblijvende veiligheidseigenschappen (EU richtlijn banden 92/23/EEG)– stillere banden worden voor dit onderdeel [XX] punten toegekend.</p> <p>Bij stillere banden ligt de geluidwaarde (in dB(A)) minimaal het volgend aantal dB(A) onder de Europese limietwaarde (zie voor toelichting van de geluidswaarden voor diverse bandenklassen onderstaande tabel G3):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 dB(A) (banden voor personenauto's); • 4 dB(A) (bestelwagenbanden); • 5 dB(A) (vrachtwagenbanden voor aangedreven assen); • 7 dB(A) vrachtwagenbanden voor stuur- of sleepassen). <p>De geluidwaarde is door de RDW gemeten volgens de in bandenrichtlijn 92/23/EEC, bijlage V aanhangsel 1 beschreven methoden.</p> <p>Banden die op de lijsten van het InnovatieProgramma Geluid (IPG) staan (zie www.innovatieprogrammameluid.nl), voldoen in elk geval aan dit criterium.</p>
--------------------------------	---

	<p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte overgelegde verklaring van inschrijver dat hij voldoet aan dit gunningscriterium. 2. Een bij de offerte te voegen lijst van in te zetten voertuigen met daarbij de technische specificaties betreffende de toegepaste banden.
Toelichting voor inkoper	<p>Met stille banden wordt het externe geluid teruggedrongen.</p> <p>Meer informatie is te vinden op: http://www.innovatieprogrammagemeluid.nl</p> <p>Voordat banden op de Europese markt komen dienen ze een typekeuring te ondergaan. Deze typekeuring is vastgelegd in de Europese Richtlijn 92/23/EEC. RDW voert metingen uit volgens de in bandenrichtlijn 92/23/EEC, bijlage V aanhangsel 1 beschreven meetmethode.</p> <p>Een vergelijkende lijst met banden vindt u hier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IPG-lijst Stille Personenwagenbanden 01 juni 2007 http://www.innovatieprogrammagemeluid.nl/page.asp?id=836 • IPG-lijst Stille Bestel- en vrachtwagenbanden 31 mei 2005 http://www.innovatieprogrammagemeluid.nl/data/files/algemeen/IPG-lijst31052005.pdf <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het vergelijken van de aangeleverde lijst met de actuele IPG-lijst Stille Personenwagenbanden of Stille Bestel- en vrachtwagenbanden. 2. Geen verificatie van de verklaring of verzoek om nadere informatie/documentatie.

Tabel G3 Geluidswaarden voor diverse bandenklassen

Klasse van de band	Nominale sectiebreedte in mm	Grenswaarde uitgedrukt in dB(A)
C1a	≤145	72
C1b	>145≤165	73
C1c	>165≤185	74
C1d	>185≤215	75
C1e	>215	76
C2 Normaal		75
C2 Winter		77
C2 Speciaal		78
C3 Normaal		76
C3 Winter		78
C3 Speciaal		79

<p>Gunningscriterium nr. 4</p>	<p>Indien de inschrijver de CO₂- uitstoot van de voor de opdracht ingezette bestelwagens, vrachtwagens, lucht- en/of scheepsvervoer* voor 100% compenseert, worden voor dit onderdeel [XX] punten toegekend.</p> <p>Onder uitstoot wordt verstaan de uitstoot die ontstaat door de afgelegde kilometers die ten behoeve van de opdracht worden gemaakt.</p> <p><i>*Treinvervoer is uitgesloten van klimaatcompensatie</i></p> <p>Onder <u>compenseren</u> wordt verstaan: het compenseren van vrijgekomen broeikasgassen (vertaald naar CO₂-equivalenten) door bijvoorbeeld het vastleggen van CO₂ in bomen of het voorkomen van CO₂- uitstoot door het investeren in duurzame energie en/of energiebesparing. Er worden geen 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 [XX] maanden na ingangsdatum van de overeenkomst een contract met een aanbieder van klimaatcompensatie te hebben afgesloten waarmee inschrijver kan aantonen dat de activiteiten die worden ondernomen en de producten die worden ingezet in het kader van de opdracht door de inschrijver voor 100% worden gecompenseerd.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De bij deze inschrijving te voegen verklaring van inschrijver dat aan dit gunningscriterium wordt voldaan. 2. Een bij deze inschrijving te voegen beschrijving van de inschrijver op welke wijze voldaan zal worden aan dit gunningscriterium. Deze beschrijving moet in ieder geval bevatten: omvang van de te compenseren CO₂ -equivalenten, wijze van compensatie, naam van compenserende organisatie, looptijd van contract, verificatie van onafhankelijke externe organisatie over hoeveelheid vastgelegde CO₂.
<p>Toelichting voor inkoper</p>	<p>Indien de aanbestedende dienst zelf een klimaatcompensatie-contract heeft afgesloten voor deze activiteit/dienst, vervalt dit gunningscriterium en wordt contractbepaling 1 van kracht.</p> <p>Voor een nadere toelichting op klimaatcompensatie en de verschillende typen CO₂ -emissierechten, zie bijlage 2 van dit criteriadocument.</p> <p><u>Verificatie van bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Beschrijving van de inschrijver op welke wijze voldaan zal worden aan dit gunningscriterium. 2. Geen nadere verificatie.

3.2.4 Contract

Contractbepalingen

Contractbepaling nr. 1	De inschrijver brengt jaarlijks, uiterlijk <ddmmjjjj>, aan opdrachtgever schriftelijk rapport uit van de in het voorgaande kalenderjaar gebruikte brandstof(fen) in liters brandstofsoort(en).
Toelichting voor inkoper	Deze contractbepaling geldt alleen wanneer de aanbestedende dienst zelf een klimaatcompensatie contract heeft afgesloten voor deze activiteit/dienst. Indien de aanbestedende dienst zelf al een klimaatcompensatie-contract terzake van [activiteit/product] heeft afgesloten, zouden de gevraagde gegevens moeten aansluiten bij uw contract voor klimaatcompensatie, bijvoorbeeld [liters brandstof/aantal kilometers/...]. De hier geëiste gegevens kunnen desgewenst deel uitmaken van een overall-jaarrapportage die de aanbestedende dienst van de inschrijver wil hebben.

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.

Er zijn voor deze productgroep geen aandachtspunten voor de gebruiksfase geformuleerd.

4 Meer informatie

4.1 Bronnen en relevante informatie

- MKB: <http://www.duurzaammb.nl/page/tips/tip/494>
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat: 'De auto van de toekomst gaat rijden', Oktober 2007
- Het Nieuwe Rijden: <http://www.hetnieuwerijden.nl/>
- Agentschap NL subsidies voor roetfilters: www.agentschapnl.nl/srp, www.agentschapnl.nl/stb en <http://www.rdw.nl/>
- Stille banden: www.innovatieprogrammagemageluid.nl
- Milieuzonering: www.milieuzones.nl
- Klimaatcompensatie www.milieuentraal.nl en www.klimaatcompensatie.nl
- NEN Managementsystemen (www.nen.nl)
- Boordcomputers: <http://www.tln.nl/>
- International Organization for Standardization (www.iso.org)
- Stichting Coördinatie Certificatie Milieu- en Arbomanagementsystemen (www.sccm.nl)
- Platform Schone voertuigen: www.platformschonevoertuigen.nl
- Emissienormen: www.dieselnet.com/standards/eu/ld.php
- Emissienormen: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm>

4.2 Gerelateerde productgroepen

Gerelateerde productgroepen zijn:

- Zware motorvoertuigen
- Dienstauto's
- Post
- Onderhoud transportmiddelen
- Verhuisdiensten
- Beveiliging

Kijk voor de criteria voor deze productgroep(en) op 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 op werkdagen 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

Bijlage 1 Transportmodaliteiten

Modaliteiten vergeleken

De schoonste modaliteit bestaat niet. De schaalgrootte van het transport is vooral in het goederenvervoer heel belangrijk, vaak belangrijker dan de modaliteit. Daarnaast spelen logistieke factoren als bezettings- en beladingsgraad een belangrijke rol. Een auto met vier personen is ruwweg vier keer efficiënter dan een auto met één persoon. Een vol schip is schoner dan een lege vrachtauto of trein en vice versa. Ook het effect van de technologie is groot. Een Euro-5 of aardgasvoertuig is vier tot tien keer schoner dan een Euro-1voertuig. De invloed van techniek op het brandstofverbruik is echter veel kleiner. Het effect van hybride techniek is bijvoorbeeld niet groter dan 20%. Voor langere en zwaardere vrachtauto's (LZV's) kunnen de emissies per tonkilometer in potentie eenzelfde percentage lager zijn dan de grootste vrachtauto's die nu op de weg zijn. Ook voor spoor en (binnen)scheepvaart zijn er technologieën beschikbaar die de luchtverontreinigende emissies ver onder het parkgemiddelde kunnen brengen.

Personenvervoer

- De elektrisch aangedreven spoorgebonden modaliteiten zijn relatief schoon en zuinig. De dieseltrein is wel zuinig, maar heeft relatief hoge luchtverontreinigende emissies.
- De broeikasgasemissies van een vliegreis zijn zo'n 2.5 tot 4 keer hoger dan die van een gemiddeld bezette personenauto op de lange afstand.
- Bij gemiddelde bezetting heeft de auto hogere CO₂-emissies dan het openbaar vervoer, maar vanaf twee mensen per auto is het openbaar vervoer niet altijd in het voordeel.
- Als het gaat om marginale⁸ emissies, zijn de CO₂-emissies van de personenauto buiten de spits veel hoger dan van het openbaar vervoer. In de spits is het verschil kleiner, maar nog steeds in het voordeel van het openbaar vervoer.

Goederenvervoer

- Op de korte afstand zijn de CO₂-emissies van grotere vrachtauto's en trekkers met oplegger hoger dan van spoorvervoer en gemiddeld ook wat hoger dan van binnenvaartschepen. Op de lange afstand stoten de binnenvaart en zeker de trein duidelijk minder CO₂ uit dan vervoer over de weg.
- Op gebied van luchtkwaliteit wint de grote vrachtauto het vaak van de binnenvaartschepen.
- Een elektrische goederentrein is relatief schoon en zuinig.
- De broeikasgasemissies per tonkilometer van luchtvracht (B747) zijn acht keer hoger dan van transport met een grote vrachtauto. Vergeleken met treinen, en de wat grotere schepen, is deze factor nog hoger.

Zeescheepvaart is alleen zuiniger dan de andere modaliteiten wanneer de schepen voldoende groot zijn. De kleinere zeeschepen die typisch worden gebruikt in de kustvaart zijn gemiddeld niet zuiniger dan de andere modaliteiten. Diepzeevaart is dat wel. Het zogenaamde

⁸ De marginale emissies zijn de emissies die worden veroorzaakt door één extra reiziger. Bij het openbaar vervoer wordt hierbij rekening gehouden met de invloed van extra reizigers op de ingezette capaciteit. In de spits zijn de marginale emissies iets hoger dan de gemiddelde emissies, in het dal zijn ze vrijwel nul omdat het effect van een reiziger in de dalperiode zeer klein is.

omwegpercentage is van groot belang. Is deze laag, dan scoort zeescheepvaart gunstig, terwijl in situaties waar de afstand langer is vooral de kleinere kustvaart minder gunstig scoort.

Bundeling van vervoer en schaalvergroting kan een andere manier zijn om bij te dragen aan de duurzaamheid van het transport. Vervoer per schip of per trein biedt gewoonlijk voordelen met betrekking tot energieverbruik en uitstoot vanwege de veel gunstiger verhouding van benodigd motorvermogen en verplaatste massa. In de praktijk zijn er nog de nodige hindernissen. Veel verzend- en ontvangstadressen zijn met schepen en treinen niet rechtstreeks te benaderen zodat voor delen van het traject toch wegvoertuigen moeten worden ingezet, het zogenaamde multimodaal vervoer. Extra overslag is hierbij noodzakelijk wat een dergelijke aanpak, vooral voor langere afstanden, aantrekkelijk maakt. Veel vervoer vindt echter over relatief beperkte afstanden plaats. De introductie van geschikte laadeenheden in combinatie met overslagtechnieken kan intermodaal vervoer ook voor kortere afstanden aantrekkelijk maken. Het gebruik van grotere trucks zou eventueel een bijdrage kunnen leveren aan de duurzaamheid en is bovendien economisch nu al vaak aantrekkelijk.

Rapport 'STREAM – Studie naar TRansport Emissies van Alle Modaliteiten' CE Delft, Maart 2008

In opdracht van het ministerie van VROM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, heeft CE Delft een onderzoek uitgevoerd naar emissies van verschillende modaliteiten in het personen- en goederenvervoer. De resultaten geven inzicht in parkgemiddelde emissies per eenheid prestatie (tkm en rzg-km) van CO₂, NO_x, SO₂ en PM₁₀, uitgesplitst naar verschillende marktsegmenten en voor verschillende jaren (2005, 2010, 2020). Daarnaast geven de resultaten inzicht in de invloed van technologische innovaties.

In 2003 hebben CE Delft en RIVM de studie "To shift or not to shift, that is the question" uitgebracht. In die studie werd een nieuwe aanpak gepresenteerd voor het vergelijken van emissies van modaliteiten binnen marktsegmenten op basis van de totale transportketen, inclusief omrijden en voor- en natransport. Omdat zich in de afgelopen jaren veel ontwikkelingen hebben voorgedaan op het gebied van verkeersemissies, is hier met STREAM een actualisatie van gemaakt.

In STREAM is een grote hoeveelheid basisdata opgenomen, waarbij gebruik is gemaakt van officiële Nederlandse methoden voor emissieberekeningen. Er is data verzameld voor zowel praktijkgemiddelden als voor specifieke technologieën zoals Euroklassen, aandrijvingen en brandstoffen.

STREAM geeft de mogelijkheid om berekeningen te maken voor specifieke situaties, waarvoor een stappenbenadering is gepresenteerd. Daarnaast geeft STREAM inzicht in de emissieprestatie in een aantal vergelijkende cases voor verschillende marktsegmenten.

Goederenvervoer heeft gevolgen voor het milieu. Het aspect duurzaamheid begint steeds meer een plaats in te nemen bij keuzes die moeten worden gemaakt. Maatregelen om belasting van het milieu als gevolg van goederenvervoer te beperken hebben zich in eerste instantie toegespitst op de transportmiddelen. Een voorbeeld hiervan zijn de (steeds zwaarder wordende) emissie-eisen die worden gesteld aan wegvoertuigen. De emissie-eisen aan wegtransportmiddelen zijn overigens gerelateerd aan een specifiek vermogen en niet aan een geleverde vervoersprestatie. Ook voor andere transportmiddelen zoals zeeschepen en binnenvaartschepen zijn eisen geformuleerd. De resultaten zullen bij deze modaliteiten wat later te merken zijn vanwege de langere gemiddelde levensduur van schip en motor in de scheepvaart dan in het wegtransport.

Bijlage 2 Klimaatcompensatie

Om de emissies van broeikasgassen te compenseren kunnen verschillende typen CO₂ - emissierechten worden gebruikt:

1. EU ETS emissierechten

Op 1 januari 2005 is het Europese emissiehandels systeem (EU ETS) van start gegaan. De eerste handelsperiode loopt van 2005-2007. Industriële bedrijven die deelnemen aan het EU ETS hebben aan het begin van de handelsperiode een hoeveelheid emissierechten ontvangen. Tevens is een emissie 'cap' vastgesteld: de maximale hoeveelheid emissies die het bedrijf mag uitstoten aan het eind van de handelsperiode. De bedrijven kunnen ofwel zelf emissies reduceren of emissierechten kopen om onder de cap te blijven. De emissierechten kunnen door iedereen worden gekocht, dus ook door kopers die niet als bedrijf aan het EU ETS meedoen. Via verschillende traders of brokers kunnen emissierechten uit de tweede handelsperiode (2008-2012) als 'futures' voor eventueel volgende handelsperioden worden gekocht. Het uit de markt nemen van emissierechten binnen het Europese handelssysteem voor CO₂ leidt in principe tot CO₂ -reducties omdat die emissierechten dan niet meer beschikbaar zijn voor andere CO₂ - uitstoters.

2. CERs en ERUs

De certified emission reductions (CERs) en de emission reduction units (ERUs) zijn emissierechten (uitgedrukt in tonnen CO₂) die bij de zogenaamde flexibele instrumenten van Kyoto horen (Clean Development Mechanism (CDM) en Joint Implementation (JI)). CERs worden uitgegeven voor projecten in ontwikkelingslanden die geen Kyoto verplichtingen zijn aangegaan (CDM) en ERUs voor projecten in landen die wel een Kyoto doelstelling hebben (JI). Voorbeelden van projecten zijn: duurzame energie projecten, energie efficiency projecten en methaan afvang projecten. CERs en ERUs worden pas uitgegeven nadat deze door een strenge selectie zijn gekomen onder leiding van een UN organisatie (UNFCCC). CERs en ERUs worden vooral gekocht door overheden om aan hun Kyoto-doelstelling te voldoen en door bedrijven onder emissiehandel. De waarde van CERs liggen begin 2007 ongeveer op 8 euro per ton CO₂. Kopers die extra eisen stellen aan de duurzaamheid van de projecten kunnen rechten kopen van projecten die volgens de Gold Standard zijn goedgekeurd.

3. VERs

Verified emission reductions (VERs) worden verhandel op de zogenaamde "vrijwillige markt". VERs zijn emissierechten van projecten die niet voldoen aan de eisen van de UN en veelal worden gekocht door partijen die vrijwillig besluiten om emissies te reduceren en daarom geen eisen hoeven te stellen aan de emissierechten. De meest populaire projecten op de vrijwillige markt zijn bosbouw projecten waarbij CO₂ wordt vastgelegd door het aanplanten van bomen. Deze vorm van CO₂ compensatie wordt door sommige NGOs bediscussieerd omdat er een risico is dat de bomen in de toekomst door bosbrand of kap verdwijnen en de CO₂ -vastlegging daarmee teniet wordt gedaan. Er bestaan overigens ook energieprojecten die aan vrijwillige standaards voldoen. De eisen die hierbij worden gesteld zijn afhankelijk van de standaard. Er zijn inmiddels veel standaards geïntroduceerd; Gold Standard is een van de meest bekende, maar er wordt ook veel gebruik gemaakt van VCS, VER+ en verschillende standaards voor bomenaanplant en bossenbehoud.

Een overzicht van de verschillende typen CO₂ -emissierechten is gegeven in onderstaande tabel.

Overzicht CO₂ -emissiereductiemechanismen

Markt/mechanisme	Type certificaat	Verificatie
Europees emissie-handelssysteem	ETS emissierechten	wettelijk kader EU en EU lidstaten
Clean Development Mechanism	CER	UNFCCC
Joint Implementation	ERU	UNFCCC
Vrijwillige markt	VER	Geen verificatie of volgens standaard

Bijlage 3 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.0, datum november 2008 zijn:

- De lay-out van het document is aangepast en de algemene teksten zijn geactualiseerd. Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd in overige toelichtende teksten, aandachtspunten of criteria.
- Dit document is per 3 juli 2009 in bewerking naar aanleiding van bespreking van Duurzaam Inkopen in de Tweede Kamer. U kunt de website van Agentschap NL raadplegen voor meer informatie.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.1, datum 6 juli 2009 zijn:

- Dit document is per 28 juli gewijzigd naar aanleiding van bespreking van Duurzaam Inkopen in de Tweede Kamer op 2 juli 2009. De geschiktheidseis m.b.t. 'Het Nieuwe Rijden' is vervallen. De tekst in hoofdstuk 2 is hierop aangepast.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.2, datum 28 juli 2009 zijn:

- Dit document is per 21 januari 2010 gewijzigd. De lay-out van het document is aangepast en een aantal algemene teksten zijn geactualiseerd. Daarnaast is de afbakening van de productgroep aangepast: transportdiensten gerelateerd aan de GWW- en Bouwsector vallen niet onder deze productgroep.