



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

Criteria voor duurzaam inkopen van Verhuisdiensten

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	2
2	Markt en duurzaamheid	3
2.1	Marktontwikkelingen	3
2.2	Duurzaamheidsaspecten	3
2.2.1	Milieuaspecten- en kwaliteitsaspecten	4
2.2.2	Sociale aspecten	8
3	Duurzaamheid in het inkoopproces	9
3.1	Vorbereidingsfase (aandachtspunten)	9
3.2	Specificatiefase (criteria)	9
3.2.1	Kwalificatie van leveranciers	10
3.2.2	Programma van eisen	10
3.2.3	Gunningscriteria	10
3.2.4	Contract	12
3.3	Gebruiksfase (aandachtspunten)	12
4	Meer informatie	13
4.1	Bronnen en relevante informatie	13
4.2	Gerelateerde productgroepen	13
4.3	Informatiepunt Agentschap NL	13
Bijlage 1	Klimaatcompensatie	14
Bijlage 2	Overzicht verhuisopleidingen VTL	16
Bijlage 3	Wijzigingen ten opzichte van vorige versie	17

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 Verhuisdiensten. 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 Verhuisdiensten omvat

- Interne verhuizingen: transport van roerende zaken binnen een pand of een complex van panden waarbij het mogelijk is zonder extern transport de werkzaamheden uit te voeren.
- Externe verhuizingen: transport van roerende zaken tussen twee of meer panden, aangewezen door de opdrachtgever, waarbij extern transport noodzakelijk is om de verhuizing in zowel binnen- als buitenland uit te voeren.
- Opslag en archivering.
- Overige activiteiten: alle verhuisactiviteiten die niet onder een van de hierboven beschreven categorieën onder te brengen zijn. Daarbij kan het onder meer gaan om de (projectmatige) coördinatie van verhuizingen, het verzorgen van de aan- en afvoer van benodigde verhuismaterialen, het in- en uitpakken, het plaatsen, demonteren en monteren van meubilair en apparatuur, de zorg voor het gebruik van beschermende materialen en het verwijderen van verhuismaterialen.

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:

79613000-4	Verhuizen van personeel.
63100000-0	Vrachtbehandeling en opslag.
98392000-7	Verhuizingsdiensten.

1.2 Status

De criteria voor Verhuisdiensten 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 Verhuisdiensten 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 Verhuisdiensten.

2.1 Marktonwikkelingen

Overheden besteden verhuizingen over het algemeen (openbaar) aan, waarbij regelmatig sprake is van raamcontracten. Voor het regelen van verhuizingen van bedrijven, overheidsinstellingen, bedrijfsonderdelen, afdelingen of werkplekken zijn veelal facility managers verantwoordelijk. Ongeveer de helft van de verhuizingen die plaatsvinden in opdracht van overheden is intern, de andere helft betreft externe verhuizingen. Van verhuishopdrachten in opdracht van overheden zijn geen omzetgegevens beschikbaar.

De verhuisdienstactiviteiten die plaatsvinden in opdracht van overheden kennen de volgende onderverdeling:

- Verhuizingen van overheidsinstellingen, onderdelen van overheden, afdelingen of werkplekken. Het kan hier zowel gaan om een interne verhuizing (binnen hetzelfde gebouw) als om een externe verhuizing (naar een andere locatie). De uitvoering van beide verhuizingen (intern en extern) kan door een externe dienstenleverancier plaatsvinden.
- Verhuizingen van vooral internationaal gedetacheerde medewerkers, die binnen Nederland, vanuit Nederland of tussen landen worden verhuisd.

Landelijk zijn er naar schatting 400 tot 450 verhuisbedrijven, waarvan circa 300 verhuisbedrijven lid zijn van de Organisatie Erkende Verhuizers (OEV). De leden hiervan hebben zich gecommitteerd aan bepaalde kwaliteitscriteria. Regelmatig vindt toetsing plaats van de bij de OEV aangesloten bedrijven op onder meer kwaliteits-, milieu- en veiligheidsaspecten. De leden van de OEV zijn tevens lid van Transport en Logistiek Nederland (TLN). Binnen de Erkende verhuizers zijn 36 leden voorzien van het PPV keurmerk (Professionele Project Verhuizers). Zij zijn lid van de vakafdeling PPV en gespecialiseerd in grootschalige en risicovolle verhuizingen van kantoren, bedrijven en instellingen. PPV-leden dienen aan extra kwaliteitscriteria te voldoen, waarop zij regelmatig worden getoetst. Deze bestaan uit geborgde ISO systemen op het gebied van organisatie, opleidingen, veiligheid en milieu.

2.2 Duurzaamheidsaspecten

De milieuaspecten van Verhuisdiensten doen zich voornamelijk voor rond het transport van goederen per vrachtauto. Milieueffecten betreffen het gebruik van fossiele brandstoffen en de luchtmissies die daarmee gepaard gaan. Daarnaast spelen ook andere aspecten die te maken hebben met de opslag van materialen, het gebruik van verhuis- en verpakkingsmaterialen en het zorgvuldig omgaan met de te verhuizen goederen.

In deze paragraaf komen deze aspecten nader aan de orde, inclusief de overwegingen om deze aspecten te adresseren in de duurzaamheidscriteria. Ook is er in deze paragraaf aandacht voor sociale aspecten.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

- luchtkwaliteit;
- milieuzonering;
- zuinig rijgedrag;
- klimaatcompensatie;
- geluidsoverlast;
- milieumanagement;
- kwaliteit en vakmanschap;
- opslag;
- sociale aspecten.

2.2.1 Milieuaspecten- en kwaliteitsaspecten

Luchtkwaliteit

Het is mogelijk emissies uit verbrandingsmotoren te reduceren door technische aanpassingen aan de motoren of door het plaatsen van een roetfilter. Voor de uitstoot van voertuigmotoren is door de Europese Commissie een normeringstelsel opgezet (Euro-normen) dat steeds strenger wordt. Zie de hiernavolgende tabel, met de opmerkingen dat de ingangsdata zijn bedoeld voor typegoedkeuringen. Daarnaast is er een norm voor extra schone voertuigen (EEV = enhanced environmentally friendly vehicles). De Europese EEV-norm geeft tevens een grenswaarde voor geluid van 77 dB(A). De laatste jaren zijn dieselmotoren voor zware voertuigen door deze Europese regelgeving steeds schoner geworden. Momenteel is Euro IV de wettelijke eis voor nieuwe voertuigen. Alle merken leveren momenteel dieselmotoren die voldoen aan de 'Euro 5'-norm. 'Euro 5'-motoren die zijn voorzien van een roetfilter, voldoen ook aan de EEV-normen. 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.

Tabel 2.1 Voorbeelden van Euro-normen voor zware voertuigen

Zware voertuigen, > 3500 kg, categorie N3, met HD dieselmotoren (g/kWh, roet in m⁻¹)						
Euro-norm	Ingangsdatum typegoedkeuring	CO	HC	NOx	PM	Roet
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 emissiestandaarden zijn vertaald naar een gunningscriterium: zware voertuigen die door verhuisbedrijven worden ingezet in het kader van de opdracht, en die voldoen aan de Europese emissiestandaard IV of hoger, krijgen extra punten toegekend. Hierbij is rekening gehouden met langere afschrijvingstermijnen van verhuishagens en is aangesloten bij de 'bijzondere voertuigen status' voor verhuishagens binnen het convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering. Dit sluit kleine verhuisbedrijven niet uit, terwijl koplopers uit de branche extra kans maken door gebruik te maken van verhuishagens met hogere Euronormen.

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 geluidsoverlast.

Voor een milieuzone gelden de volgende beperkende maatregelen:

- Euro 0- en 1- voertuigen mogen de milieuzone niet in, met uitzondering van bijzondere voertuigen en voertuigen met een dagontheffing;
- Euro 2- en 3- 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 2- en 3-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 4 en -5 voertuigen mogen de milieuzone wel in.

Verhuishagens maken echter relatief minder kilometers dan andere transportondernemingen omdat er doorgaans slechts sprake is van een of twee laad- en los-adressen en het transport veelal lokaal is en korte afstanden betreft. Op de locatie zelf draaien de motoren niet en vinden de verhuisactiviteiten plaats. Deze nemen in relatieve zin ten opzichte van het laden en lossen van goederen bij andere transportmiddelen veel tijd in beslag. Daardoor is de technische slijtage bij verhuisvoertuigen lager dan bij voertuigen van 'gewone' transportbedrijven. Omdat verhuishagens relatief geringere afstanden afleggen, hebben zij een langere afschrijvingstermijn dan transportvoertuigen die intensiever aan het verkeer deelnemen. De gemiddelde afstand die een verhuisvoertuig per jaar aflegt ligt tussen 12.000 en 20.000 kilometer per jaar, afhankelijk van doelgroep en ligging van het verhuisbedrijf. De gemiddelde leeftijd van verhuishagens ligt op 13 jaar (Cijfers TLN).

Op dit moment maakt een kleine 50% van de verhuisbranche gebruik van 'Euro 3'-motoren. Van de andere Euronormen Euro 2, 4 en 5 ligt de verdeling op ongeveer 15% per euronorm (Cijfers PPV). Vooral de bedrijven die zijn aangesloten bij de PPV (onderdeel van de OEV) maken meer dan branchegenoten gebruik van verhuishagens met Euro 4- of Euro 5-motoren. Als gevolg van deze gemiddelde leeftijdsverdeling zijn verhuishagens aangeduid als 'bijzondere voertuigen' en vrijgesteld van het Convenant Milieuzonering. Tussen overheid en verhuisbranche is afgesproken dat bij vervanging gekozen wordt voor aanschaf van verhuishagens met de hoogste beschikbare Euronorm. Hiermee wordt een inhaalslag beoogd: verhuisbedrijven lopen na vervanging weer 'voorop'.

Zuinig rijgedrag

Het is goed mogelijk het brandstofgebruik tijdens de gebruiksfase te verminderen door zuinig rijgedrag. Hiertoe bestaan trainingen voor chauffeurs, conform het programma Het Nieuwe Rijden of gelijkwaardige trainingen. De belangrijkste onderdelen van Het Nieuwe Rijden zijn: juiste 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. Er is ook 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.

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.

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 gevolgen van zijn rijgedrag voor het brandstofverbruik, kan hij zijn rijstijl direct aanpassen. Bovendien kan de eigenaar van het wagenpark de resultaten van de boordcomputers van alle voertuigen gebruiken om de chauffeurs aan te spreken op hun gemiddelde brandstofgebruik.

Klimaatcompensatie

Klimaatcompensatie kan leiden tot een bewuster en zuiniger manier van omgaan met mobiliteit, tot het gebruik van zuiniger voertuigen en alternatieve modaliteiten of tot zuiniger rijgedrag. Wanneer de leverancier gebruikmaakt van een energiezuinig wagenpark of energiezuiniger modaliteiten is de CO₂-uitstoot per kilometer lager en zullen ook de kosten voor klimaatcompensatie lager uitvallen. Van deze maatregel om 100% van de vervoerskilometers op opdrachtniveau te compenseren gaat een prikkel uit om zuiniger auto's en modaliteiten te gebruiken en medewerkers te stimuleren om bewuster en zuiniger te rijden. Na het nemen van deze maatregelen, resteert nog een CO₂-emissie die vervolgens gecompenseerd dient te worden door CO₂-credits in te kopen. Deze aankoop leidt weer tot investeringen in milieuverbeteringen elders, ofwel door investeringen in energieprojecten dan wel door bosaanplant en -behoud. In de criteria zijn twee mogelijkheden voor klimaatcompensatie opgenomen.

- Verhuisbedrijven die in het kader van de opdracht gemaakte kilometers aan de hand van klimaatcompensatie klimaatneutraal maken krijgen extra punten. Dit betekent dat het verhuisbedrijf zelf de in opdracht gemaakte kilometers compenseert door CO₂-credits in te kopen. Dit kan bij aanbieders van klimaatcompensatie waarover onder andere op de site van Milieucentraal informatie is te vinden. Voor deze variant van het inkopen van klimaatgecompenseerd verhuizen is een gunningscriterium geformuleerd.
- Inkoop van 'regulier' verhuizen, in combinatie met de gescheiden inkoop van CO₂-compensatie (wordt niet verder onder deze productgroep beschreven). Dit is bedoeld voor de inkopende partijen die zelf al een contract hebben afgesloten met aanbieders van klimaatcompensatie en daarmee zelf hun inkopen willen compenseren. Voor deze mogelijkheid is een contractbepaling opgenomen die ertoe moet leiden dat de aanbestedende dienst over een rapportage kan beschikken met daarin het aantal liters brandstof dat in opdracht van de aanbestedende dienst door het verhuisbedrijf is verbruikt.

Zie de bijlage voor een nadere toelichting op klimaatcompensatie. Er zijn overigens geen nadere randvoorwaarden opgenomen aan de wijze waarop de klimaatcompensatie plaatsvindt. Gezien de recente ontwikkelingen is het mogelijk dit bij herziening van de criteria opnieuw te overwegen.

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 is toegestaan. 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.

Het thema geluidsoverlast speelt bij Verhuisdiensten een kleine rol aangezien deze activiteiten over het algemeen tijdens kantooruren en binnen gebouwen plaatsvinden. Bovendien staat de vrachtauto langere tijd stil.

Milieumanagement

In een milieumanagementsysteem van een onderneming is voor alle afdelingen van de onderneming de werkwijze vastgelegd ten aanzien van het milieubeheer. Het milieumanagementsysteem behelst de milieuaspecten die de onderneming direct controleert en waarop zij invloed heeft. Welke milieuaspecten het meest relevant zijn is afhankelijk van omvang en werkwijze van het verhuisbedrijf. Het effect van de bedrijfsvoering van verhuisbedrijven op het milieu varieert afhankelijk van bedrijfsomvang, type en omvang van gebouwen ten behoeve van opslag, de hoeveelheid en milieukwaliteit van de verpakkings- en verhuismaterialen en het aantal en de lengte van de vervoersbewegingen, alsook het gebruik van verschillende modaliteiten. Overigens is in de eisen geen milieumanagementsysteem opgenomen omdat dit binnen de aanbestedingsregelgeving als niet passend wordt beschouwd.

Kwaliteit en vakmanschap

Bij verhuizingen is het van belang dat de werkzaamheden niet leiden tot schade aan de objecten die worden verhuisd of aan de gebouwen waar vanuit of waar naartoe de verhuizing plaatsvindt. Dit is uiteraard belangrijk voor de klant, maar het is ook vanuit duurzaamheidsperspectief relevant: afhankelijk van de aard, kan het verhuisde voorwerp of het gebouw in kwestie een grotere milieufootprint vertegenwoordigen dan de verhuisdienst. Vakbekwaamheid zal echter door de aanbestedende dienst al elders als een primaire eis in het programma van eisen zijn opgenomen en is daarom niet in de criteria geadresseerd.

Opslag

Opslag van goederen en archivering gebeurt veelal onder gecontroleerde klimaatcondities. Het is onvermijdelijk dat dit gepaard gaat met energiegebruik voor het betreffende gebouw. Gezien de variaties in de aard van deze diensten is hiervoor geen criterium ontwikkeld. Wel wordt dit onderwerp in een toekomstige herziening nader onderzocht.

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.agentschapnl.nl/duurzaaminkopen.

Wetgeving en stimuleringsregelingen

Snelheidsbeperking

De beperking 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 geluidsoverlast¹. Verhuiswagens worden aangeduid als bijzonder voertuig en krijgen een ontheffing.

Andere relevante wet- en regelgeving

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

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 voor de actuele stand van zaken. Marktpartijen van de productgroep Verhuisdiensten hebben aangegeven dat zij de criteria van duurzaam inkopen graag willen benutten om Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) breder toe te passen.

¹ zie www.milieuzones.nl

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 Verhuisdiensten zijn:

Denk na over de 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 kan worden overwogen voor alternatieve modaliteiten te kiezen boven transport per vrachtauto. Dit keuzemoment doet zich voor indien sprake is van verhuizingen over langere afstanden, bijvoorbeeld bij internationale verhuizingen.

Milieumanagement

Aan leveranciers kan gevraagd worden – bijvoorbeeld in het kader van marktonderzoek voorafgaand aan een aanbesteding – om (vrijblijvend) te omschrijven wat zij doen op het gebied van milieumanagement. Een milieuzorgsysteem zoals ISO 14001 of EMAS toont aan dat een bedrijf of organisatie een systematisch milieumanagementsysteem hanteert voor het behandelen van relevante milieukwesties tijdens dagelijkse activiteiten.

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 Verhuisdiensten. 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

Voor deze productgroep zijn geen minimumeisen geformuleerd.

3.2.3 Gunningscriteria

Gunningscriteria

Gunningscriterium nr. 1	<p>Emissienormen</p> <p>Aan de inschrijving die voor de opdracht voertuigen inzet, zwaarder dan 3500 kg, met Euro IV norm of hoger worden [x] punten toegekend.</p> <p><u>Bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij de offerte gevoegd overzicht van voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type. 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.
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. Via de RDW is dit opvraagbaar per autotype.</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. Geen nadere verificatie van dit bewijsmiddel.

Gunningscriteria

<p>Gunningscriterium nr. 2</p>	<p><i>(Alleen indien de aanbestedende dienst niet zelf een klimaatcompensatie contract heeft afgesloten waarin externen meegenomen zijn.)</i></p> <p>Klimaatcompensatie</p> <p>Indien de inschrijver klimaatcompensatie toepast op alle vrachtwagenkilometers die ten behoeve van de opdracht worden afgelegd wordt dit onderdeel van de inschrijving als volgt gewaardeerd: [XX].</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 [Y] maanden na ingangsdatum van de overeenkomst een contract met een aanbieder van klimaatcompensatie te hebben afgesloten waarmee inschrijver kan aantonen dat de kilometers die ten behoeve van de opdracht worden gemaakt door de inschrijver voor 100% worden gecompenseerd.</p> <p>Onder klimaatcompensatie wordt verstaan: het compenseren van vrijgekomen broeikasgassen (vertaald naar CO₂ -equivalenten) door het vastleggen van CO₂ in bomen of het voorkomen van CO₂ -uitstoot door het investeren in duurzame energie en/of energiebesparing. Er worden geen nadere eisen gesteld aan de wijze van compensatie.</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. 3. Overeenkomst waaruit blijkt dat de door vervoerskilometers veroorzaakte CO₂-uitstoot daadwerkelijk wordt gecompenseerd.
<p>Toelichting voor inkoper</p>	<p>Voor een nadere toelichting op klimaatcompensatie en de verschillende typen CO₂ -emissierechten, zie de bijlage van dit criteriadocument. Inschrijver kan gedurende de looptijd van de overeenkomst op basis van een kilometeradministratie of een berekeningsmethode, aantonen dat inderdaad alle opdrachtgerelateerde autokilometers klimaatneutraal zijn gemaakt via klimaatcompensatie.</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><u>Verificatie van de bewijsmiddelen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een bij deze inschrijving te voegen beschrijving van de inschrijver op welke wijze voldaan zal worden aan dit gunningscriterium. 2. Overeenkomst waaruit blijkt dat de door vervoerskilometers veroorzaakte CO₂-uitstoot daadwerkelijk wordt gecompenseerd. 3. Geen nadere verificatie.

3.2.4 Contract

Contractbepalingen

Contractbepaling nr.	<i>(Alleen indien de aanbestedende dienst zelf een contract voor klimaatcompensatie heeft afgesloten waarin externen meegenomen zijn.)</i> Brandstofgebruik De inschrijver brengt bij beëindiging van de opdracht, uiterlijk <ddmmjjjj>, aan opdrachtgever schriftelijk rapport uit van de in het kader van de opdracht gebruikte brandstof(fen) in liters brandstofsoort(en) of de afgelegde kilometers.
Toelichting voor inkoper	Indien de aanbestedende dienst zelf al een klimaatcompensatie-contract ter zake 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 overaljaarrapportage 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.

Voor deze productgroep zijn 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/>
- Stille banden: www.innovatieprogrammageduid.nl
- Milieuzonering: www.milieuzones.nl
- Klimaatcompensatie www.milieuentraal.nl en www.klimaatcompensatie.nl
- NEN Managementsystemen (www.nen.nl)
- Boordcomputers: http://www.tln.nl/TLNC_publicaties.html?id=666
- 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>
- Vereniging Professionele Projectverhuizers: www.ppv.nl
- Erkende Verhuizers: www.erkende-verhuizers.nl
- Instituut voor opleidingen voor medewerkers werkzaam in transport en logistiek: www.vtl.nl

4.2 Gerelateerde productgroepen

Gerelateerde productgroepen zijn:

- Transportdiensten;
- Beveiliging;
- Zware voertuigen;
- Dienstauto's;
- Post.

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 9300 of stuur een e-mail naar duurzaaminkopen@agentschapnl.nl

Bijlage 1 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 liep van 2005-2007. Industriële bedrijven die deelnemen aan het EU ETS hebben aan het begin van de handelsperiode een hoeveelheid emissierechten ontvangen. Ook 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-efficiencyprojecten en methaan-afvangprojecten. CERs en ERUs worden pas uitgegeven nadat deze door een strenge selectie zijn gekomen onder leiding van een UN organisatie (UNFCCC). Met name overheden die aan hun Kyoto-doelstelling moeten voldoen kopen CERs en ERUs. Ook bedrijven kopen ze voor de 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 verhandeld 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 bosbouwprojecten waarbij CO₂ wordt vastgelegd door het aanplanten van bomen. Deze vorm van CO₂-compensatie wordt door sommige NGO's 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 gebruikgemaakt van VCS, VER+ en verschillende standaards voor bomenaanplant en bossenbehoud.

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

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 2 Overzicht verhuisopleidingen VTL

Assistent-verhuizer

Kennismaken met de diverse basisaspecten van het verhuisvak. Onderwerpen als verhuizen, in- en uitpakken, verplaatsen en klantgericht handelen staan centraal.

Inboedelverhuizer

Het eigen maken van de diverse aspecten van het inboedelverhuisvak. Onderwerpen als communicatie, wet- en regelgeving, het verhuisvak en innovaties en ontwikkelingen komen aan bod.

Voorman Inboedelverhuizer

Het begeleiden, stimuleren en motiveren van het verhuisteam. Communicatie, leidinggeven en delegeren, wettelijk kader en leidinggeven aan het inboedelverhuisteam zijn de onderwerpen die wij behandelen.

Taxateur Inboedelverhuizer

Het leren taxeren en opnemen van particuliere verhuizingen staat centraal bij deze opleiding. Daarnaast wordt aandacht besteed aan wet- en regelgeving en communicatieve vaardigheden.

Projectverhuizer

Een breed scala van onderwerpen komt aan bod: het verhuisvak, verhuishulp middelen, kwetsbare goederen en projectmeubelen, archiveren, schema's en tekeningen, communicatie en organisatie, wet- en regelgeving, innovaties en ontwikkelingen.

Voorman Projectverhuizer

Het begeleiden, stimuleren en motiveren van het verhuisteam. Communicatie, leidinggeven en delegeren, wettelijk kader en leidinggeven aan het projectverhuisteam zijn belangrijke onderwerpen.

Projectleider Projectverhuizingen

Complexe verhuizingen projectmatig opzetten en managen, dat leren deelnemers bij deze opleiding. Onderwerpen zijn: ontwikkelfasen en organisatiestructuren, marketing-, communicatie- en promotiemanagement, personeels- en financieel management, juridisch beleid en projectmatig werken.

Bijlage 3 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.0, datum 6 april 2009 zijn:

- 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.