



Criteria voor duurzaam inkopen van Post

Versie: 1.5

Datum: oktober 2011

Colofon

Dit criteriadocument voor het duurzaam inkopen van Post is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Afbakening van de productgroep	4
1.2	Status en relatie tot vernieuwing Duurzaam Inkopen	5
2	Markt en duurzaamheid	6
2.1	Marktontwikkelingen	6
2.2	Duurzaamheidsaspecten	10
2.2.1	Milieuaspecten	10
2.2.2	Wetgeving en stimuleringsregelingen	19
2.2.3	Sociale aspecten	21
3	Duurzaamheid in het inkoopproces	22
3.1	Vorbereidingsfase (aandachtspunten)	22
3.2	Specificatiefase (criteria)	22
3.2.1	Kwalificatie van leveranciers	23
3.2.2	Programma van eisen	23
3.2.3	Gunningscriteria	24
3.2.4	Contract	27
3.3	Gebruiksfase (aandachtspunten)	28
4	Meer informatie	29
	Bijlage 1 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie	30
	Bijlage 2 Klimaatcompensatie	31
	Bijlage 3 Transportmodaliteiten	33

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 verschillende 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. Deze criteria zijn geen regelgeving maar zijn bedoeld als handvat om duurzaam in te kopen.

In dit document vindt u de criteria voor de productgroep Post. 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 Post omvat de uitbesteding van postdiensten voor verspreiding van drukwerk (schriftelijk berichtenverkeer) en pakketjes.

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:

60160000-7	Postvervoer over de weg.
64110000-0	Postdiensten.
64111000-7	Postdiensten voor kranten en tijdschriften.
64112000-4	Brievenpostdienst.
64113000-1	Pakketpostdienst.
64114000-8	Postkantoor diensten.
64115000-5	Verhuur van postbussen.
64116000-2	Poste-restantediensten.
79570000-0	Samenstelling van verzendlijsten en verzenddienst.
79571000-7	Verzenddiensten
60220000-6	Postvervoer per spoor.
60421000-5	Diensten voor luchtpostvervoer zonder dienstregeling.
60620000-0	Postvervoer over water.

Koeriersdiensten (diensten voor verspreiding van pakketten en poststukken met spoed) is bij de Productgroep Transportdiensten ondergebracht. De productgroep Transportdiensten omvat de inhuur van goederentransport over de weg, namelijk koeriersdiensten en vrachttransport. Dit betekent dat de onderdelen "vracht" en "koeriersdiensten" van de productgroep Vracht, Porti & Verzendkosten ook bij Transportdiensten zijn ondergebracht.

Postdiensten betreft een specifieke logistieke en transportdienstverlening met een beperkt aantal (grote) marktpartijen. Bij transportdiensten en koeriersdiensten zijn veel verschillende, ook veelal kleine marktpartijen betrokken en een variëteit van logistiek en transportaanbod.

1.2 Status en relatie tot vernieuwing Duurzaam Inkopen

Dit document is in oktober 2011 voor het laatst gewijzigd. Zie bijlage 1 voor een toelichting op de wijzigingen.

In juni 2011 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu positief gereageerd op een advies van VNO-NCW, MKB-Nederland, MVO-Nederland, De Groene Zaak en NEVI met aanbevelingen voor duurzaam inkopen. Op enkele punten komt dit document al tegemoet aan de aanbevelingen, voor andere voorstellen wordt bekeken op welke wijze deze kunnen worden verwerkt. Om optimaal duurzaam in te kopen is daarom het dringend advies om naast dit document kennis te nemen van de voor inkopers relevante aanbevelingen zoals zijn gebundeld op de website van [PIANOo](#). Het gaat onder meer om het meenemen van duurzaamheid in het hele inkoopproces en het in dialoog treden met de markt. Bij deze aanbevelingen worden in de loop van de tijd meer concrete handvatten geplaatst. Ook het verwerken van de aanbevelingen in de criteriadocumenten wordt ter hand genomen. Op de website van [AgentschapNL](#) staat de planning voor de aanpassing van de criteriadocumenten.

2 Markt en duurzaamheid

In dit hoofdstuk vindt u de inhoudelijke afwegingen die geleid hebben tot de set van criteria voor Post.

2.1 Marktonwikkelingen¹

Omvang postmarkt

De postsector is een belangrijke sector in de Europese Unie. Nationale postbedrijven zijn de grootste werkgevers in veel lidstaten. Ook zijn de postbedrijven van groot economisch belang. Zo genereren de 25 nationale postorganisaties samen een omzet van € 88 miljard, wat neerkomt op 1% van het BBP van de Europese Unie. Er werkten in 2002 meer dan 1.1 miljoen mensen in de postsector binnen de EU.²

Omvang inkoop postdiensten door overheden

Alle onderdelen van de rijksoverheid³ kopen gezamenlijk postdiensten in via meerdere raamcontracten. Van de totale uitgaven aan inkoop van postdiensten door de rijksoverheid, was het aandeel losse post en drukwerk (bezorging door TNT) in 2007 ca. 80%. Andere categorieën zijn: ca. 2% bulkpost (door Sandd), ca. 8% antwoordzendingen (door TNT), ca. 5% buitenlandse post (door TNT), ca. 4% pakketten en ca. 1% koeriersdiensten⁴.

Om een indicatie te geven van de grootte van de markt, en dus de mogelijke impact van het duurzaam inkoopbeleid in deze sector zijn de volgende cijfers van TNT opgenomen⁵: Er worden dagelijks rond de 17 miljoen poststukken in Nederland rondgebracht bij zo'n 7,4 miljoen huishoudens en bedrijven. In 2004 heeft TNT ongeveer 5,3 miljard poststukken gecollecteerd, gesorteerd en gedistribueerd. 94% van de verstuurd post is zakelijk, terwijl slechts 6% particuliere post is.

De omvang van de inkoop van post- en koeriersdiensten door de rijksoverheid bedroeg in 2007 107 miljoen euro⁶. De exacte omvang van inkoop door gemeenten en provincies is niet bekend, maar bedraagt waarschijnlijk tientallen miljoenen euro's.

Postconcessie

De Postwet van 2000 verplicht TNT de opgedragen diensten binnen Nederland uit te voeren en verleent hen het alleenrecht op een aantal van deze opgedragen diensten (de gereserveerde diensten). Het parlement heeft bovendien middels het Postbesluit vastgesteld welke diensten deel uitmaken van de opgedragen diensten en waarin de omvang van de gereserveerde diensten wordt bepaald. Het totaal van deze opgedragen diensten, inclusief de gereserveerde diensten, wordt doorgaans de postconcessie genoemd.

Op de postmarkt is voor een belangrijk deel nog sprake van een monopolie, in die zin dat alleen TNT Post brieven tot en met 50 gram mag bezorgen.

¹ Sinds 1 april 2009 is de markt voor postverzendingen geheel geliberaliseerd. Bij de eerstvolgende inhoudelijke actualisatie wordt de tekst in paragraaf 2.1 Marktonwikkelingen hierop aangepast.

² Europese Commissie: [Hhttp://ec.europa.eu/internal_market/post/facts_en.htm#060110_5](http://ec.europa.eu/internal_market/post/facts_en.htm#060110_5)

³ Rijksoverheid = departementen, Belastingdienst, ZBO's, CJIB, Universiteiten en UMC's

⁴ Bron: Lunchbijeenkomst Regiebureau Inkoop, 15 januari 2008. Presentatie door Gerrit Nijhof.

⁵ TNT, [Hwww.tntpost.nl/overtnpost/bedrijf/cijfers/](http://www.tntpost.nl/overtnpost/bedrijf/cijfers/)

⁶ Bron: Lunchbijeenkomst Regiebureau Inkoop, 15 januari 2008. Presentatie door Gerrit Nijhof.

Deze concessie (ook: voorbehouden dienst of gereserveerde dienst) geeft concessiehouder TNT Post de plicht en het alleenrecht om –losse- brieven⁷ tot en met 50 gram (tot maximaal drie keer het standaardtarief van 44 eurocent) te vervoeren binnen Nederland en van het buitenland.

Ook heeft TNT Post het alleenrecht om brievenbussen te plaatsen op de openbare weg, en om postzegels uit te geven.

Naast de voorbehouden dienstverlening is TNT Post verplicht ook nog enkele andere diensten aan te bieden. Deze worden de overige opgedragen diensten genoemd (zie tabel 1). In tegenstelling tot de voorbehouden diensten heeft de concessiehouder voor de overige opgedragen diensten niet het alleenrecht: deze deelmarkt staat dus open voor concurrentie. De concessie en de overige opgedragen diensten vormen samen de opdracht van de concessiehouder.

De vrije diensten vallen buiten de opdracht van de concessiehouder. Net als de overige opgedragen diensten staat dit deel van de markt open voor concurrentie⁸.

In tegenstelling tot de meeste omliggende landen valt in Nederland direct mail niet onder het monopolie⁹.

Tabel 2.1 Overige opgedragen diensten

Binnenland	Van of naar het buitenland
<ul style="list-style-type: none"> • brieven en drukwerk, elk afzonderlijk tot en met 2 kilogram; • pakketten, elk afzonderlijk tot en met 10 kilogram; • braillezendingen tot en met 7 kilogram; • aangetekende verzendingen; • uitreiking van een gerechtelijk schrijven; • postbussendienst. 	<ul style="list-style-type: none"> • brieven, drukwerken en briefpakjes elk afzonderlijk tot en met 2 kilogram; • boeken tot en met 5 kilogram; • pakketten elk afzonderlijk tot en met 20 kilogram; • braillezendingen tot en met 7 kilogram.

Ontwikkelingen in de postmarkt

Er is een aantal ontwikkelingen gaande in de postmarkt die van invloed kunnen zijn op de duurzaamheid van de te leveren dienst.

Liberalisering van de postmarkt

Een eerste stap naar volledige liberalisering van de nationale postmarkten is gezet in 1997. Toen hebben de lidstaten van de Europese Unie de Europese Postrichtlijn uit 1997 (97/67/EG) doorgevoerd. De nationale postbedrijven kregen daarbij een aantal verplichtingen opgelegd wat betreft hun dienstverlening. Daar staat voor deze bedrijven een monopolie op een deel van de postmarkt tegenover.

De Europese liberalisering zal verstrekkende gevolgen hebben voor de wijze waarop de postdistributie in de diverse Europese landen wordt vormgegeven. Vooruitlopend op deze ontwikkelingen is de liberalisering van de Nederlandse postmarkt inmiddels in gang gezet¹⁰.

⁷ Onder concessiepost vallen alle enkelvoudige brievenbusstukken die door een persoon of organisatie worden verstuurd naar slechts één adres per zending.

⁸ OPTA: <http://www.opta.nl/>

⁹ Sandd: <http://www.sandd.nl/page.php?page=1951&menu=3>

¹⁰ Sandd: <http://www.sandd.nl/page.php?page=1951&menu=3>

De volledige liberalisering van de Nederlandse postmarkt stond gepland voor juni 2008, maar is (opnieuw) uitgesteld met minimaal een half jaar (FD 29 november 2008: 'Weer uitstel vrije markt briefpost'). Het kabinet heeft besloten eerst te gaan praten met postbedrijven en vakbonden, voordat er een beslissing valt over het volledig liberaliseren van de Nederlandse postmarkt.

In Europees verband is afgesproken dat het vrijmaken van de postmarkten in alle landen uiterlijk op 31 december 2010 moet plaatsvinden¹¹.

Momenteel is een deel van de Nederlandse postmarkt geliberaliseerd. Op dit deel van de markt waar concurrentie is toegestaan, zijn andere dienstverleners actief, zoals Selektmail, Sandd en Netwerk VSP. Op het andere deel heeft TNT een concessie en is geen concurrentie mogelijk. Deze twee delen van de markt zijn van elkaar gescheiden op basis van de in de vorige paragraaf genoemde kenmerken van de concessiepost.

Momenteel is in de postmarkt veel discussie over het verslechteren van de arbeidscontracten (salarissen, arbeidsvoorwaarden) van postbodes en postbestellers, als gevolg van de liberalisering van de postmarkt (zie ook advertentie in FD d.d. 17 november 2008; en artikel in FD d.d. 29 november 2008).

Door de toenemende marktdruk als gevolg van liberalisering bestaat daarnaast de kans dat duurzaamheid een lagere prioriteit krijgt in de postmarkt. Toch bestaat ook de mogelijkheid dat dienstverleners zich zullen willen onderscheiden door middel van duurzaamheid. Als de overheid duurzaamheidscriteria stelt in een aanbestedingsprocedure, zal een dienstverlener in een geliberaliseerde markt aan deze criteria willen voldoen. Initiatieven van dienstverleners worden besproken in de volgende paragraaf.

Initiatieven van dienstverleners in Nederland en Europa

Postbedrijven zoals TNT Post, Deutsche Post (incl. DHL) en Sandd hebben verschillende initiatieven op duurzaamheidsgebied. Dit zijn onder meer de volgende initiatieven:

- gebruik van vrachtwagens met Euro 5 motoren;
- installatie van retro-roetfilters en affabriek roetfilters;
- gebruik van managementsystemen zoals ISO 14001 (Milieumanagement), SA 8000 (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), OHSAS 18001 (Gezondheid en veiligheid van werknemers), AA 1000 (Maatschappelijk verantwoord ondernemen) en Investors in People;
- klimaatcompensatie van verzenden van post, zonder meerkosten;
- hergebruik van verpakkingsmateriaal.

Het is voor de postsector essentieel om vervoerskilometers te minimaliseren en het brandstofgebruik hiervan te reduceren. Het voeren van een vervoersregistratie en een goed onderhoud van de voertuigen kunnen bijdragen aan milieuverbetering bij het vervoeren van poststukken.¹²

De PostEurop's Environment Working Group (Association van 48 Europese postbedrijven (officieel erkende Associatie van de Universal Postal Union) heeft besloten om een klimaatprogramma: 'Greenhouse Gas Reduction Programme' te starten en heeft leden uitgenodigd om te participeren. Samen stoten de leden tussen de 8 en 11 miljoen ton CO₂ uit, hetgeen betekent dat er grote besparingen mogelijk kunnen zijn.

¹¹ Ministerie EZ: <http://www.ez.nl/Onderwerpen/>

¹² MKB, <http://www.duurzaammb.nl/page/tips/tip/494>

De volgende Europese postdienstverleners hebben getekend voor participatie:

- Österreichische Post AG (Austria)
- Deutsche Post World Net (Germany)
- De Post / La Poste (Belgium)
- Itella (Finland)
- Groupe La Poste (France)
- Hellenic Post - ELTA (Greece)
- Maltapost (Malta)
- Post Danmark (Denmark)
- Poste Italiane, (Italy)
- Posten AB (Sweden)
- Posten Norge (Norway)
- Royal Mail Group Ltd (United Kingdom)
- Swiss Post (Switzerland)
- TNT (The Netherlands)¹³

De Universal Postal Union (samenwerkingsverband tussen postbedrijven uit 191 landen) voert een milieubeleid en houdt bij hoe de postsector initiatieven ontplooit op dit gebied. Wereldwijde ontwikkelingen zijn te vinden op de website van de UPU.¹⁴

Opkomst van elektronische dienstverlening

Er zijn belangrijke ontwikkelingen op het gebied van elektronische dienstverlening. E-mail is al een vergevorderd medium, maar wordt meer gebruikt als informele communicatie. Officiële documenten worden vaak nog fysiek verstuurd. Door de opkomst van digitale handtekeningen en elektronisch factureren zal de wijze van informatie-uitwisseling drastisch veranderen. De postmarkt bereid zich hierop voor door te werken aan initiatieven als Hybrid mail en E-facturing. Dit is vooral relevant in de voorbereidingsfase van het inkoopproces. Een voorbeeld is dat de Oostenrijkse overheid al initiatieven heeft genomen voor het invoeren van een hybride mailsysteem. Het Hybride mailing systeem wordt beschreven in een CEN-Technische Specificatie 14014. Hybride mail is de technologie waarbij de input van een communicatiemedium wordt omgevormd voor het afleveren ervan op een ander medium. De keuze voor het medium wordt afgestemd op de keuzes en mogelijkheden van de verzender en ontvanger. Door deze in de juiste format elektronisch aan te leveren worden milieubelastende fysieke tussenstappen voorkomen. Dit kan en zal dan ook een belangrijke voorwaarde zijn in een dergelijke ontwikkeling om de milieu- en kostenvoordelen maximaal te benutten.

Een volgende stap is elektronisch factureren. De fysieke variant betekent dat een fysiek document gemaakt en vervoerd moet worden. Het versturen van een elektronische variant kost minder geld, en levert ook milieutechnisch gezien voordelen op (geen papiergebruik). Voorwaarde voor een volledige elektronische afhandeling is alleen mogelijk als koper en verkoper hetzelfde systeem gebruiken. Werkgeversorganisaties VNO-NCW en MKB-Nederland pleiten daarom voor het ontwikkelen van een internationale standaard op dit terrein.

De milieubelasting bij gebruik van elektronische dienstverlening voor postdiensten zal verschuiven van energie- (brandstof voor transport) én papierintensief naar alleen energie-intensief (elektriciteit voor computers en servers).

¹³ PostEurop, H<http://www.posteurop.org/index.jsp?isoCode=en>

¹⁴ UPU, Hhttp://www.upu.int/sustainable_development/en/index.shtml

Er zijn geen onderzoeksgegevens beschikbaar over welke uiteindelijk de meest milieuvriendelijke optie is. Wel is duidelijk dat elektronische dienstverlening een onomkeerbare trend is.

Zaak is dus om ook hier zo milieuvriendelijk mogelijk te werken door gebruik van energiezuinige apparatuur en groene elektriciteit.

2.2 Duurzaamheidsaspecten

2.2.1 Milieuaspecten

De milieuaspecten van postdiensten 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 postdienstverlening klimaatverandering en luchtkwaliteit 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.

Tabel 2.2 Milieuaspecten van Postdiensten

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 NOx, roet, stank, etc.	Gebruik voertuigen met lage emissies: Euro 4/IV, Euro 5/V 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 testprocedure 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.

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 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.

Alternatieve brandstoffen

De CO₂ uitstoot van motoren kan verminderd worden door de inzet van alternatieve brandstoffen, zoals aardgas of biobrandstoffen. Vooral snog 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 milieuo'-footprint' 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: www.klimaatcompensatie.nl; www.milieuentraal.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 onderzocht of klimaatcompensatie uitgewerkt kan worden in een minimumeis. Klimaatcompensatie geeft de mogelijkheid om de milieueffecten te compenseren, milieuwinst is echter beter te bereiken via de inzet van bijvoorbeeld zuiniger voertuigen. Daarom is besloten een gunningscriterium te formuleren en de individuele overheidsorganisaties de keuzevrijheid te geven om klimaatcompensatie op te nemen in hun aanbesteding. 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 inkoopende 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

Vervuillende 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 (Arabishe cijfers) eisen voor de luchtverontreinigende emissies CO (koolmonoxide), HC (koolwaterstoffen), NOx (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 2.3 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	-	0.25
Euro 2	Januari 1998	1.50	1.20	-	0.17
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 2.4 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 2.3 en 2.4 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 toenemen¹⁵. 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, OBD¹⁶ 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 typegoedkeuringpapieren) maar emissies op de typekeuringstest die lager zijn dan de Euro-5/V norm (alleen af te lezen op typegoedkeuring-papieren verkrijgbaar via fabrikant).

¹⁵ Kleinere inhoud, grotere prestaties, veel mans; Artikel in Auto&motortechiek 66, 2006-12.

¹⁶ 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.

Er is voor gekozen om minimumeisen op te nemen die betrekking hebben op Emissiestandaarden, waarin voertuigen (zowel lichte als zware) die door postbedrijven worden ingezet in het kader van de opdracht, dienen te voldoen aan de Europese emissiestandaard 4/IV. Bovendien is er een gunningscriterium opgenomen om het postbedrijf dat voertuigen inzet die voldoen aan de Euro-5/V norm (of hoger) extra punten toe te kennen.

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.

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 uitlaattedruk en door het (tijdens het rijden) regenereren (schoonbranden) van het filter tot een extra brandstofverbruik van 1 tot 3 %.

Op <https://ovi.rdw.nl/> staat een 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.

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. 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.

Vooralsnog worden vanuit Duurzaam Inkopen geen criteria ontwikkeld voor brandstoffen.

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. De keuze van een band is altijd een compromis tussen de eigenschappen voor grip op een nat wegdek, rolweerstand en geluid. Vanaf 1 november 2012 dienen de natte grip, de rolweerstand en het rolgeluid te worden aangegeven op banden, die geproduceerd zijn na 1 juli 2012 conform EU-verordening 1222/2009. De natte grip en de rolweerstand worden weergegeven middels een label A (zuinig/veel grip) tot G (onzuinig/weinig grip). Het rolgeluid wordt aangegeven in dB.

In het criteriadocument zijn nu geen criteria voor banden opgenomen. Bandenfabrikanten gaan op basis van geharmoniseerde testmethoden, die vastgesteld worden door de EU de waarden voor de natte grip, de rolweerstand en het rolgeluid bepalen van hun banden en de banden voorzien van een label. Op het moment dat er voldoende meetgegevens, oftewel gelabelde banden beschikbaar zijn, kunnen er criteria opgenomen worden in dit document die eisen stellen aan banden. Deze criteria zullen aansluiten op de systematiek van het bandenlabel. Alternatieve bronnen voor data bevatten slechts een deel van het totaal aan beschikbare banden of zijn verouderd. Deze bronnen zijn daardoor niet representatief en daarmee ongeschikt om nu te gebruiken binnen het programma Duurzaam Inkopen.

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 Post 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 ¹⁷. 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 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 postbezorging);
- veiligheid (schade, ongevallen);
- papier- en materiaalgebruik;
- naleving milieuwetgeving; etc.

Vanwege aanbestedingstechnische overwegingen (proportionaliteit en verband tussen opdracht en duurzaamheid) is ervoor gekozen om 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 commiteren 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.

¹⁷ Op de website van SCCM is een database (<http://www.sccm.nl/iso.php>) 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

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.

Er is onderzocht of er een selectiecriteria m.b.t. het beschikken over een MVO verslag opgenomen kan worden. Omdat de duurzaamheidswinst hiervan niet gegarandeerd is en dit bovendien relatief veel administratieve lasten oplevert is voor dit onderwerp geen criterium geformuleerd.

Cradle-to-Cradle

Het 'Triple-P' concept (People, Planet, Profit) is 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 ecoeffectief (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 materialen telkens hoogwaardig terugkeren in de technosfeer of biosfeer. Een dergelijke benadering daagt uit tot creativiteit en innovatie. 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 in de brochure die te downloaden is op de website van [PIANOo](http://PIANOo.nl).

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 geluidsoverlast¹⁸.

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 dagontheffing;
- 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);

¹⁸ zie www.milieuzones.nl

- 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 stadsdistributie¹⁹

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 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 alternatieven brandstoffen (biobrandstof en waterstof) en elektrische of hybride voertuigen.

¹⁹ De auto van de toekomst gaat rijden. Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Programma 'De auto van de toekomst gaat rijden', oktober 2007.

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

Duurzaamheid kent naast milieu ook een sociale invalshoek. Voor Duurzaam Inkopen is het sociale aspect uitgewerkt in enkele generieke instrumenten en daarom niet in dit productgroepspecifieke document opgenomen, zie [de website van PIANOo](#). De afspraken over toepassing van deze instrumenten verschillen per overheidssector.

- Voor de bevordering van internationale arbeidsnormen en mensenrechten in de internationale productieketen zijn sociale voorwaarden opgesteld bedoeld voor toepassing bij aanbestedingen boven de Europese drempelwaarden.
- Voor de bevordering van de arbeidsparticipatie van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (Social Return) zijn handvatten opgesteld.
- Verantwoordelijk marktgedrag kan worden bevorderd door als overheden en marktpartijen ieder voor zich de goede intenties vast te leggen. Voor de schoonmaakbranche is hiervoor medio 2011 een code ontwikkeld, die als inspiratiebron kan dienen en waarvoor verbreding naar andere sectoren wordt onderzocht.

Er zijn nog andere sociale elementen denkbaar binnen Duurzaam Inkopen. Daarvoor zijn momenteel geen landelijke instrumenten beschikbaar.

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 op de website van [PIANOo](#). Het is aan te bevelen deze informatie 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. Voor de inkoop van de productgroep Post zijn de volgende aandachtspunten geformuleerd:

Keuze tussen verschillende modaliteiten

De keuze voor verschillende modaliteiten wordt bepaald door de benodigde flexibiliteit en de afstanden die overbrugd moeten worden (bijlage 3). Indien de mogelijkheid zich voordoet wordt aanbevolen voor alternatieve modaliteiten boven gemotoriseerd transport te kiezen. Voor korte afstanden zijn bijvoorbeeld fietskoeriers een uitstekend alternatief.

Opkomst van elektronische dienstverlening

Er zijn verregaande ontwikkelingen op het gebied van elektronische dienstverlening. E-mail is al een vergevorderd medium, maar wordt meer gebruikt als informele communicatie. Officiële documenten worden vaak nog fysiek verstuurd. Door de opkomst van digitale handtekeningen en elektronisch factureren zal ook de informatie-uitwisseling steeds duurzamer worden postmarkt bereidt zich hierop voor door te werken aan initiatieven als Hybrid mail en E-Facturering.

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.

De criteria in dit document zijn opgesteld om de inkoper te ondersteunen bij het duurzaam inkopen van Post. 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.

3.2.2 Programma van eisen

Minimumeisen

Minimumeis nr. 1	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.
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>Verificatie: de inschrijver(s) aan wie u voornemens bent te gunnen kunt u vragen om een afschrift van de typegoedkeuringspapieren van de voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen. Hieruit is onder andere de Euronorm per type voertuig af te leiden.</p>

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 is: retrofit of een installatie met een tenminste gelijkwaardige werking.
Toelichting	De affabriek plaatsing van een roetfilter op dieselauto's is nog niet wettelijk

voor inkoper	<p>verplicht.</p> <p>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.</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 (≤ 3500 kg) met een dieselmotor, hun voertuig te laten voorzien van een retrofit roetfilter. Zie website RDW: http://www.rdw.nl.</p> <p>Verificatie: de inschrijver(s) aan wie u voornemens bent te gunnen kunt u vragen om een overzicht van de voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met merknaam en type, alsmede merknaam en type van de affabriek roetfilter. De aangeleverde lijst kan vergeleken worden met de actuele lijst met voertuiggegevens op https://ovi.rdw.nl/.</p>
-----------------	--

Minimumeis nr. 3	De voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen met een gewicht groter dan 3500 kg, dient minimaal te voldoen aan Euro-IV norm. Zie toelichting van de Euro-normen onderstaande tabel M2.
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>De Euronormen zijn emissienormen voor uitlaatgassen. De Euro-V norm is in oktober 2008 van kracht gegaan voor nieuwe voertuigen.</p> <p>Verificatie: de inschrijver(s) aan wie u voornemens bent te gunnen kunt u vragen om een afschrift van de typegoedkeuringpapieren van de voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen. Hieruit is onder andere de Euronorm per type voertuig af te leiden.</p>

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 IV	Oktober 2005	1.5	0.46	3.5	0.02	0.5

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.

3.2.3 Gunningscriteria

Gunningscriteria

Gunningscriterium nr. 1	Indien alle voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen lichter dan of gelijk aan 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.
----------------------------	--

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>Verificatie: de inschrijver(s) aan wie u voornemens bent te gunnen kunt u vragen om een afschrift van de typegoedkeuringspapieren van de voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen. Hieruit is onder andere de Euronorm per type voertuig af te leiden.</p>
--------------------------	---

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	Indien alle voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen zwaarder dan 3500 kg voldoen aan Euro-V, EEV ("Enhanced Environmentally friendly Vehicle" (extra milieuvriendelijk voertuig)) of Euro-VI, dan worden voor dit onderdeel [XX] punten toegekend. Zie voor toelichting van de Euro-normen en EEV-waarden onderstaande tabel G2.
Toelichting voor inkoper	EEV of "Enhanced Environmentally friendly Vehicle" (extra milieuvriendelijk voertuig) is de formele term in de Europese Unie voor een "schoon voertuig" en is van toepassing op voertuigen zwaarder dan 3500 kg. De EEV-norm ligt tussen Euro-V en Euro-VI.

	<p>Ten opzichte van Euro-V gaat de EEV norm verder t.a.v. de emissie van koolwaterstoffen en geluid. De EEV norm kan bijvoorbeeld bereikt worden door gebruik te maken van een aardgasmotor.</p> <p>De Euro-6 norm is een norm die nu alleen nog beschikbaar is voor voertuigen lichter dan of gelijk aan 3500 kg.</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>Verificatie: de inschrijver(s) aan wie u voornemens bent te gunnen kunt u vragen om een afschrift van de typegoedkeuringspapieren van de voor de uitvoering van de opdracht in te zetten voertuigen. Hieruit zijn onder andere de Euronorm en EEV-norm per type voertuig af te leiden.</p>
--	--

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 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 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% wordt gecompenseerd.</p>
------------------------------------	---

	Meer informatie op http://www.klimaatcompensatie.nl/
Toelichting voor inkoper	<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>Na het toepassen van energiebesparende maatregelen resteert nog een CO₂-uitstoot die vervolgens gecompenseerd dient te worden door CO₂-credits in te kopen. Deze aankoop leidt weer tot investeringen in milieuverbeteringen elders, bijvoorbeeld door investeringen in energieprojecten dan wel door bosaanplant en -behoud.</p> <p>NB: indien de leverancier gebruik maakt van een energiezuinig wagenpark of energiezuiniger modaliteiten is de CO₂-uitstoot per kilometer lager en daarmee de kosten voor klimaatcompensatie. 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.</p> <p>Inschrijver kan gedurende het contract op basis van een (door een externe onafhankelijke organisatie, bijvoorbeeld een accountant) gevalideerde kilometeradministratie, aantonen dat alle opdrachtgerelateerde kilometers klimaatneutraal zijn gemaakt via klimaatcompensatie.</p> <p>U kunt in het contract het volgende hanteren: Inschrijver dient uiterlijk binnen [xx] maanden na ingangsdatum van de overeenkomst een contract te hebben afgesloten met een aanbieder van klimaatcompensatie.</p> <p>Mogelijk alternatief: vooraf vaststellen hoeveel CO₂-uitstoot er gepaard gaat met de opdracht, en hiermee de hoeveelheid klimaatcompensatie vaststellen. Achteraf moet dan aangetoond worden dat de compensatie daadwerkelijk uitgevoerd is door de inschrijver.</p> <p>Aanbieders van klimaatcompensatie die de intentieverklaring Klimaatcompensatie hebben ondertekend mogen het bijbehorende vignet Klimaatcompensatie voeren (zie www.klimaatcompensatie.nl) en voldoen aan kwaliteitscriteria en transparantie-eisen.</p>

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.

	<p>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.</p>
<p>Contractbepaling nr. 2</p>	<p>Sociale aspecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor de bevordering van internationale arbeidsnormen en mensenrechten in de internationale productieketen zijn sociale voorwaarden opgesteld bedoeld voor toepassing bij aanbestedingen boven de Europese drempelwaarden. Zie de website van PIANOo over sociale voorwaarden. • Voor de bevordering van de arbeidsparticipatie van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (Social Return) zijn handvatten opgesteld. Zie de website van PIANOo over Social Return.
<p>Toelichting voor inkoper</p>	<p>Duurzaamheid kent naast milieu ook een sociale invalshoek. Voor Duurzaam Inkopen is het sociale aspect uitgewerkt in enkele generieke instrumenten en daarom niet in dit productgroepspecifieke document opgenomen. De afspraken over toepassing van deze instrumenten verschillen per overheidssector.</p>

3.3 Gebruiksfase (aandachtspunten)

Nadat het inkooptraject is afgerond en een product of dienst is ingekocht, bestaan er mogelijkheden om het product op een duurzame wijze te gebruiken. Er zijn voor deze productgroep geen aandachtspunten voor de gebruiksfase geformuleerd.

4 Meer informatie

- Europese Commissie:
http://ec.europa.eu/internal_market/post/facts_en.htm#060110_5
- OPTA: <http://www.opta.nl>
- Rijksoverheid : departementen, Belastingdienst, ZBO's, CJIB, Universiteiten en UMC's
- TNT: www.tntpost.nl/overtntpost/bedrijf/cijfers/
- PostEurop: <http://www.posteurop.org/index.jsp?isoCode=en>
- UPU: http://www.upu.int/sustainable_development/en/index.shtml
- MVO Nederland (www.mvonederland.nl)
- MVO Platform (www.mov-platform.nl)
- GRI Global Reporting Initiatief (www.globalreporting.org/Home)
- MKB: <http://www.duurzaamkbnl.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/>
- Milieuzonering: www.milieuzones.nl
- Klimaatcompensatie www.milieucentraal.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>
- Het Financiële dagblad, 17 november 2008: 'De nieuwe cao heeft postbezorgers niets te bieden' (advertentie van TNT);
- Het Financiële Dagblad, 29 november 2008: 'Weer uitstel vrije markt briefpost'.

Algemene informatie over het programma Duurzaam inkopen is te vinden op de website van [PIANOo](http://PIANOo.nl).

Bijlage 1 Wijzigingen ten opzichte van vorige versie

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.0, datum 22 december 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. opleiding en het selectie criterium m.b.t. het beschikken over een Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO)-jaarverslag zijn vervallen. Daarnaast is de minimumeis m.b.t. compensatie van CO₂-uitstoot een gunningscriterium geworden. 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.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.3, datum 21 januari 2010 zijn:

- Dit document is per 8 juli 2010 gewijzigd. Het gunningscriterium m.b.t. stillere banden (gunningscriterium 3) is aangepast. Ook de tekst hierover in hoofdstuk 2 is aangepast. Hiermee wordt aangesloten op de Europese grenswaarden aan het rolgeluid van banden zoals die vanaf 2012 gaan gelden (Verordening (EG) Nr. 661/2009).

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van versie 1.4, datum 8 juli 2010 zijn:

- Het gunningscriterium m.b.t. stillere banden (gunningscriterium 3) is vervallen en de tekst in hoofdstuk 2 is hierop aangepast. Hiermee wordt aangesloten op het besluit om geen criteria voor stillere banden op te nemen in de geactualiseerde criteriadocumenten voor Dienstauto's inclusief onderhoud en Zware motorvoertuigen inclusief onderhoud.
- Naar aanleiding van het advies van VNO-NCW, MKB-Nederland, MVO-Nederland, De Groene Zaak en NEVI over Duurzaam Inkopen, zijn de volgende zaken aangepast:
 - Onder 1.2, Status en relatie met vernieuwing Duurzaam Inkopen, is een toelichting op het advies en de gevolgen voor het huidige document opgenomen.
 - De bewijsmiddelen zijn geschrapt en er is, alleen waar relevant, informatie over verificatie opgenomen in de toelichting voor de inkoper.
- De Sociale Voorwaarden zijn toegevoegd: in hoofdstuk 2 is de paragraaf sociale aspecten aangepast en in hoofdstuk 3 is, onder 3.2.4 Contract, een verwijzing opgenomen naar de generieke handvatten voor sociale aspecten.
- De algemene teksten zijn geactualiseerd. Er zijn verwijzingen naar de website van PIANOo toegevoegd. Niet actuele links zijn vervangen of verwijderd.

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 handelsperiodes 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 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 marginale²⁰ 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 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.

²⁰ 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.

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.