

FEDERAAL INSTITUUT VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

BIJWERKING VAN DE FEDERALE GIDS VOOR DUURZAME AANKOPEN

LOGISTIEK EN TRANSPORT (2024)

1. TOEPASSINGSGBIED

Logistiek en transport zijn intrinsiek verbonden binnen de bevoorradingsketen. **Logistiek** omvat alle activiteiten die verband houden met het beheer van de goederenstroom, waaronder het beheer van voorraden, de opslagplaatsen en de planning van de verzendingen. **Transport** is dan weer een belangrijk onderdeel van de logistiek waarbij de goederen via verschillende vervoerswijzen, waaronder **weg-, spoor-, zee-, lucht- of fietstransport** fysiek worden verplaatst. De keuze van de wijze van transport hangt af van verschillende factoren, zoals de kostprijs, de afstand, de aard van de producten (bederfelijk, omvangrijk, breekbaar) en de leveringstermijn.

Deze fiche heeft betrekking op zowel het vervoer van goederen bij de aankoop van benodigdheden als het vervoer van passagiers bij de aankoop van diensten. Ze is dus bedoeld om op een transversale manier te worden geïntegreerd in het aankoopbeleid van elke overheidsinkoper om goederen en diensten aan te schaffen.

2. RISICO'S

2.1. MENSENRECHTEN: HOOG

Volgens de MVO Risico Checker¹ wordt de logistieke en transportsector geconfronteerd met talrijke uitdagingen die de mensenrechten van werknemers in gevaar brengen:

- De sector is regelmatig het toneel van gevallen van dwangarbeid en mensenhandel. Deze praktijken richten zich vaak op kwetsbare bevolkingsgroepen, zoals vrouwen, kinderen en arbeidsmigranten, die worden blootgesteld aan mensenwaardige levensomstandigheden. Hoewel het in ons land verboden is om kinderen arbeid te laten verrichten, is België² op verschillende manieren actief betrokken bij de strijd tegen deze plaag op wereldschaal.
- Arbeidsmigratie, en in het bijzonder de uitbuiting van migrerende werknemers, stelt hen bloot aan onzekere arbeidsomstandigheden en vergroot hun kwetsbaarheid, vaak als gevolg van onrechtmatige aanwervingspraktijken en de inbeslagname van documenten, waardoor hun vrijheid om hun baan op te zeggen wordt beperkt.
- De arbeidsmodaliteiten worden gekenmerkt door lage lonen, waarbij sommige werknemers het wettelijke minimumloon niet ontvangen, evenals door onregelmatige werkuren en langere perioden zonder voldoende rust, waardoor de onzekerheid en het onevenwicht tussen het werk en het privéleven van de werknemers toenemen. Het hoge gebruik van

¹ <https://www.myorisicochecker.nl/en/risk-check-result/pdf/9d5a95ed-d18a-4f7a-a67b-4ad24fe4beff>

² <https://diplomatie.belgium.be/nl/beleid/beleidsthemas/uitgelicht/belgie-ijvert-voor-wereld-vrij-van-kinderarbeid>

zowel uitzendcontracten als contracten van bepaalde duur in magazijnen leidt ook tot financiële instabiliteit en een hoog personeelsverloop.

- Logistieke en transportactiviteiten hebben een negatieve invloed op de gezondheid van lokale gemeenschappen, met name door het door de logistieke infrastructuur voortgebrachte lawaai. Meer dan 18 miljoen mensen in Europa³ dragen er de gevolgen van, waaronder slaapproblemen, prikkelbaarheid en een verhoogd risico op cardiovasculaire problemen.

De gezondheid en de veiligheid van het personeel in de logistieke en transportsector ondervinden bovendien een impact⁴ van een hoog aantal arbeidsongevallen, musculoskeletale aandoeningen als gevolg van repetitieve mobiele of fysieke taken, evenals een intensivering van het werk dat stress en vermoeidheid veroorzaakt door de introductie van nieuwe technologieën.

Over het algemeen brengt de massale inzet van onderaannemers extra risico's met zich mee, omdat het moeilijker is om de arbeidsomstandigheden en de praktijken inzake mensenrechten bij deze leveranciers te controleren. Deze risico's vereisen dat bedrijven in de sector een rigoureuus beleid inzake de naleving van mensenrechten voeren en zich houden aan de leidende beginselen van de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) en de VN (Verenigde Naties), om de transparantie en de ethische praktijken binnen hun toeleveringsketen te verbeteren.

2.2. MILIEU: HOOG

De logistiek als geheel, van de bevoorrading tot de distributie, draagt voor een groot deel bij aan de klimaatopwarming. De effecten ervan zijn uiteenlopend en hebben⁵ voornamelijk betrekking op de uitstoot van broeikasgassen door transport, energieverbruik tijdens de opslag en de productie van verpakkingsafval.

Elke vervoerswijze heeft milieueffecten⁶ die in intensiteit schommelen, van laag naar aanzienlijk:

- **Wegvervoer.** Voertuigen met een thermische motor, zoals auto's en vrachtwagens, stoten aanzienlijke hoeveelheden CO₂ en luchtverontreinigende stoffen uit, waaronder stikstofoxiden (NO_x) en fijne deeltjes (PM). Deze emissies dragen bij aan de opwarming van de aarde en de verslechtering van de luchtkwaliteit. Bovendien is het wegvervoer een van de belangrijkste bronnen van geluidsoverlast, vooral in stedelijke gebieden.
- **Spoorwegvervoer.** Het vervoer per trein, met name geëlektrificeerde netwerken, genereert een veel lagere CO₂ -uitstoot per passagier of ton-kilometer dan het weg- of luchtvervoer. Het kan echter indirect bijdragen aan de uitstoot als de gebruikte elektriciteit afkomstig is van niet-hernieuwbare bronnen. De aanleg van spoorwegen, zelfs als ze minder ruimte in beslag nemen dan wegen, kan de natuurlijke ecosystemen fragmenteren en habitats verstoren.

³ <https://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/HST/TI-DO-37/do37.pdf>

⁴ Ibidem.

⁵ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/comment-combiner-logistique-developpement-durable/>

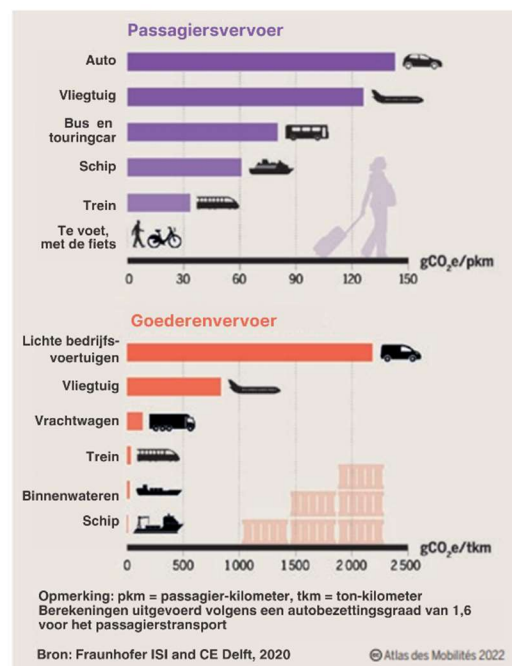
⁶ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d8a8fbfe-32b4-11ef-a61b-01aa75ed71a1>

- **Zeevervoer.** Schepen, die vaak worden aangedreven door zware brandstoffen, stoten luchtverontreinigende stoffen, zoals zwavel en NO_x, uit, die zodoende de luchtkwaliteit aantasten. Bovendien kunnen het ballastwater en het risico op weglekkende brandstof schade toebrengen aan de mariene ecosystemen. Ook al is het vervoer over zee efficiënt voor lange afstanden en zware ladingen, toch blijft het een belangrijke bron van broeikasgasemissies.
- **Luchtvervoer.** De luchtvaart is een van de meest vervuilende vervoerswijzen per eenheid passagier-kilometer, met een hoge uitstoot van CO₂ en andere gassen die een impact hebben op de bovenste lagen van de atmosfeer. Vliegtuigen produceren ook heel veel geluid tijdens de start- en landingsfasen, wat woonwijken in de buurt van luchthavens treft.

Over het algemeen roept de dualiteit tussen fossiele brandstoffen en elektrisch vervoer belangrijke vragen op. Hoewel elektrische voertuigen geen⁷ wondermiddel zijn, maken ze deel uit van een reeks strategieën om de mobiliteit koolstofvrij te maken. In vergelijking met een thermische auto heeft de elektrische auto bijvoorbeeld een hogere initiële koolstofvoetafdruk als gevolg van de impact van de productie van de batterijen. Over de hele levenscyclus genereert hij echter een kleinere uitstoot van broeikasgassen.

Zoals geïllustreerd in de bijgevoegde figuur uit de 'Atlas des Mobilités' (2022), genereren het weg- en luchtvervoer de hoogste gemiddelde broeikasgasemissies, zowel voor het passagiers- als goederenvervoer.

In België⁸ domineert de auto het *passagiersvervoer*, goed voor 81% van de afgelegde kilometers, met een gemiddelde van 1,14 auto per gezin, voornamelijk diesel of benzine. Deze voertuigen genereren aanzienlijke CO₂-emissies, dragen bij aan de klimaatopwarming en vervuilen de lucht met stikstofoxiden en fijne deeltjes, wat leidt tot ademhalingsproblemen. De openbare ruimte wordt grotendeels ingenomen door de weginfrastructuur. De dichtheid van het wegennet brengt schade toe ook de biodiversiteit, waardoor jaarlijks miljoenen dieren sterven.



⁷ <https://www.ecoconso.be/fr/content/la-voiture-electrique-est-elle-ecologique>

⁸ <https://climatechallenge.be/nl/themas/hoe-ons-klimaatvriendelijk-verplaatsen>

3. MATURITEIT VAN DE MARKT

3.1. EUROPESE VERORDENING: HOOG

De Europese Commissie stelt⁹ nu, op het moment van schrijven van deze fiche in maart 2025, maatregelen voor om het goederenvervoer efficiënter en duurzamer te maken, door het beheer van de spoorweginfrastructuur te verbeteren, sterkere incentives te bieden voor vrachtwagens met een lage uitstoot en de informatie over de uitstoot van broeikasgassen door het goederenvervoer te verbeteren. Het doel is¹⁰ om de efficiëntie van de sector te verhogen en deze te helpen bijdragen aan de doelstelling om de transportemissies tegen 2050 met 90% te verminderen, zoals gedefinieerd in de Europese Green Deal.

Om dit doel te bereiken, beoogt het 'Fit for 55'¹¹-pakket van de Europese Unie om het wetgevingskader te herzien, inclusief dat van de transportsector. Het pakket stelt voor om het systeem van emissiehandel of handel in uitstootrechten uit te breiden tot het zeevervoer, een systeem voor het wegvervoer te implementeren, de CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens drastisch te verlagen en de belastingvrijstellingen voor fossiele brandstoffen in het lucht- en zeevervoer af te schaffen. Deze initiatieven kaderen binnen een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit¹², met 82 maatregelen voor groenere vloten en infrastructuren, het verhogen van het gebruik van duurzame vervoerswijzen, de innovatie en digitalisering van het vervoerssysteem, evenals het verbeteren van de veiligheid, de toegankelijkheid en de kosten.

In dezelfde geest bevordert Richtlijn 2019/1161¹³ inzake schone voertuigen het gebruik van minder vervuilende voertuigen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de luchtkwaliteit in Europa te verbeteren. Ze maakt deel uit van de initiatieven van de EU om tegen 2050 de koolstofneutraliteit te bereiken en is van toepassing op auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen wanneer deze onder meer worden verworven via dienstencontracten voor openbaar vervoer over de weg.

Op het moment van het schrijven van deze fiche in maart 2025 wordt een voorstel¹⁴ tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG¹⁵, tot vaststelling van een steunkader voor het intermodaal vervoer van goederen, evenals Verordening 2020/1056¹⁶ geanalyseerd.

3.2. BELGISCHE REGELGEVING: HOOG

In België is deze Richtlijn 2019/116 inzake schone voertuigen omgezet in de wet van 18 mei 2022 tot wijziging van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten en de wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten. Ze heeft ook als kader gediend voor de

⁹

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/875666/Factsheet_on%20Greening%20Freight.pdf

¹⁰ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en

¹¹ <https://www.consilium.europa.eu/nl/policies/fit-for-55/>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&>

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32019L1161>

¹⁴ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_NL.pdf

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=celex%3A31992L0106>

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32020R1056>

federale overheid ¹⁷met betrekking tot de verwerving (aankoop, huurkoop, huur en lease) van schone (emissievrije) voertuigen die in België zijn ingeschreven.

In elk Gewest worden er initiatieven genomen. Parallel aan het Good Move¹⁸-plan lanceerde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in april 2023 de Green Deal Stadslogistiek¹⁹, om de transitie van de logistieke sector naar een minder vervuilende mobiliteit te versnellen.

Het Vlaamse decreet van 16 juli 2021²⁰ heeft tot doel om de Europese Richtlijn 2014/94/EU²¹, die de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, aardgas, enz.) aanmoedigt, gedeeltelijk om te zetten. Het biedt een kader voor de gewestelijke initiatieven om emissiearme voertuigen te promoten, onder meer door de technische normen te harmoniseren en de energietransitie in de transportsector te ondersteunen. In 2019 heeft Vlaanderen ook de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek²² gelanceerd om een efficiënte en emissievrije bevoorrading te bevorderen, evenals in 2021 de Green Deal Gedeelde Mobiliteit²³ om particuliere transportmiddelen te verminderen en het aantal deelvoertuigen te verhogen. Vlaanderen heeft ook een nieuwe visie²⁴ op de toekomst van de mobiliteit tegen 2040 aangenomen, omdat het wil dat de mobiliteit en de ruimtelijke organisatie zorgen voor een maximale connectiviteit en toegankelijkheid op een duurzame en veilige manier, die aan alle mensen en ondernemingen is aangepast.

Hetzelfde geldt voor Wallonië, dat een globale visie op mobiliteit voor 2030 voorstelt, dat is gericht op de modal shift en de vermindering van de milieueffecten, waarbij een deel is gewijd aan de mobiliteit van personen²⁵ en een ander aan de mobiliteit van goederen²⁶.

3.3. CIRCULARITEIT: HOOG

In de logistieke en transportsector bestaan er talrijke circulaire initiatieven²⁷:

- *De locatie en het beheer van de voorraden.* De energieoptimalisatie van de lokalen is een sleutelfactor om de ecologische voetafdruk te verkleinen. Dit kan het gebruik van hernieuwbare energie en het opvangen van regenwater omvatten. Certificeringen, zoals Breeam en HQE, maken het mogelijk om de energie-efficiëntie van gebouwen te beoordelen. Daarnaast kan de strategische keuze van de locatie van de platformen een invloed hebben op de uitstoot van broeikasgassen. Ook het voorraadbeheer vraagt bijzondere aandacht. De rationalisering van de ruimtes en de automatisering van de logistieke stromen leveren niet alleen kostenbesparingen op, maar leiden ook tot een vermindering van de impact op het milieu.
- *Distributie en transport.* Er kunnen verschillende strategieën worden geïmplementeerd, zoals het maximaliseren van de voertuigbezetting en het plannen van routes om lege retourzendingen te vermijden. De invoering van gecombineerd vervoer, waarbij over lange

¹⁷ https://etaamb.openjustice.be/nl/omzendbrief_n2023041517

¹⁸ <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

¹⁹ <https://leefmilieu.brussels/pro/onze-acties/projecten-en-resultaten/green-deal-emissiearme-stadslogistiek>

²⁰ <https://vlex.be/vid/decret-relatif-aux-vehicules-875107812>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN>

²² <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/007-duurzame-stedelijke-logistiek>

²³ <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/001-gedeelde-mobiliteit>

²⁴ https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1645112287/Vlaamse_mobiliteitsvisie_2040_DEF_kospcu.pdf

²⁵ https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/SRM_PERSONNES_2019.pdf

²⁶ <https://mobilite.wallonie.be/files/politiques-mobilite/SRM-marchandises-2020.pdf>

²⁷ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/comment-combiner-logistique-developpement-durable/>

afstanden gebruik wordt gemaakt van minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de waterweg of het spoor, helpt ook om de impact op het milieu tot een minimum te beperken. Door te kiezen voor het leasen van auto's in plaats van ze aan te kopen, kan er worden samengewerkt met dienstverleners die waarde hechten aan transport aan het einde van de levensduur. Bovendien kan het opleiden van personeel over ecologisch rijden het brandstofverbruik verminderen en de veiligheid verbeteren.

3.4. SOCIALE ECONOMIE: MATIG

In België spelen een aantal ondernemingen uit de sociale economie een rol in de verschillende schakels van de toeleveringsketen, waaronder in de logistieke en transportsector.

- In Brussel zijn er 13 opgenomen onder het activiteitendomein 'Mobiliteit':
<https://economie-werk.brussels/sociale-ondernemingen-opzoeking>
- In Vlaanderen staan er 9 bedrijven vermeld onder het activiteitendomein 'Transport':
[https://www.socialeconomie.be/nl/databank?province=All&city_or_postal_code=&working_form=All&activities=44&s=.](https://www.socialeconomie.be/nl/databank?province=All&city_or_postal_code=&working_form=All&activities=44&s=)
- In Wallonië staan er 32 vermeld onder het activiteitendomein 'Logistique':
https://leseta.be/annuaire/?filter_directory_category%5B0%5D=1331&settings_cache_id=40ddedd2366b8733a25cff49575879f7&filter=1

Laaggeschoolde werkkrachten, mensen met een handicap of mensen die moeilijk aansluiting vinden tot de arbeidsmarkt, zijn relatief makkelijk inzetbaar in de logistieke en transportsector. Verschillende maatwerkbedrijven of bedrijven in de sociale economie doen een beroep op diensten die sociale inschakelingspraktijken hanteren.

4. VERDUURZAMING VAN HET AANKOOPBELEID

De logistieke en transportmarkt is onderhevig aan grote veranderingen, die door een aantal regelgevende initiatieven worden gekenmerkt, zoals hierboven beschreven. Binnenkort zullen die een impact hebben op de overheidsopdrachten betreffende de levering van deze diensten. Op het moment van schrijven van deze fiche, in maart 2025, moeten bepaalde aspecten van de ontwikkeling van deze regelgeving, in het bijzonder de milieucriteria die zijn vastgesteld door de Net-Zero Industry Act (NZIA)²⁸ inzake duurzame technologieën voor biogas/biomethaan, alternatieve brandstoffen en hernieuwbare brandstoffen, echter nog worden gespecificeerd.

Dit gedeelte bevat een aantal niet-exhaustieve suggesties voor het invoeren van duurzamere inkooppraktijken voor de logistiek en het transport. Een reeks selectiecriteria, technische specificaties, gunningscriteria en uitvoeringsvoorwaarden is geselecteerd als goede praktijken. Voor meer inspiratie kunnen de volgende bronnen worden geraadpleegd:

- EU Green Public Procurement (GPP) criteria:
<https://circabc.europa.eu/ui/group/44278090-3fae-4515-bcc2-44fd57c1d0d1/library/53de4e48-000e-4a3d-b645-2627940751ca/details>

Er wordt opgemerkt dat deze link alleen betrekking heeft op het wegvervoer, en meer bepaald, op de verwerving van vervoersmiddelen of -diensten. Het omvat dus niet de levering van goederen of diensten, maar blijft niettemin relevant om ter inspiratie te raadplegen. Andere Europese criteria kunnen via de volgende link worden geraadpleegd:
https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements_en.

- La Clause Verte (Frankrijk): [https://laclauseverte.fr/liste_des_clauses/?segment\[\]=142](https://laclauseverte.fr/liste_des_clauses/?segment[]=142)
- PIANOO (Nederland): <https://www.pianoo.nl/nl/sectoren/mobiliteit>
- MVI-Criteriatool (Nederland): <https://www.mvicriteria.nl/en>
- MVOO-Criteriatool (Vlaanderen): <https://www.mvoocriteria.be/nl>

Zowel de criteria van de MVI-Criteriatool als die van de MVOO-Criteriatool zijn niet rechtstreeks van toepassing op het transport van goederen en personen. De criteria die betrekking hebben op en van toepassing zijn op het transport, zijn echter rechtstreeks opgenomen in de structuur van elke productgroep. Opmerking: Deze criteria worden regelmatig bijgewerkt. Om er zeker van te zijn dat je over de meest recente criteria beschikt, wordt daarom aangeraden om bij het lezen van deze fiche deze link te raadplegen.

In Vlaanderen heeft de Bond Beter Leefmilieu (BBL) een gids opgesteld om de logistiek binnen de gemeenten te verbeteren. Dit document richt zich op het beheer van de logistieke stromen en is voornamelijk bedoeld voor de verantwoordelijken van de bevoorradingsdiensten van de lokale overheden en de aanverwante instellingen. Het bevat ook verschillende praktische voorbeelden van openbare diensten die initiatieven op dit gebied hebben uitgevoerd en kan via de volgende link worden geraadpleegd:

²⁸ https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/sustainability/net-zero-industry-act_en

<https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/duurzaam-beleverd-gids-voor-een-betere-logistiek-binnen-gemeenten>.

4.1. GEBRUIK VAN CERTIFICATEN EN KEURMERKEN

In het kader van de kwalitatieve selectie, technische specificaties en gunningscriteria kan worden verwezen naar de certificeringen en keurmerken. Ze kunnen ook als bewijs dienen in de uitvoeringsvoorwaarden van de opdracht.

De onderstaande certificeringen zijn van toepassing op de logistieke en transportsector:

a) De algemene certificeringen

- *Milieumanagementsysteem (MMS) ISO 14001 of EMAS*: ISO 14001 is een internationale norm voor MMS die organisaties helpt om hun milieuprestaties te verbeteren. EMAS is dan weer een Europees milieumanagementsysteem dat dezelfde eisen stelt als ISO 14001, maar ook extra vereisten bevat, waarbij de nadruk ligt op transparantie en naleving van de wetgeving: https://environnement-entreprise.be/wp-content/uploads/2023/01/2020_CE_OUTIL_brochure-SME_SD.pdf.
- *Label Ecodynamische Onderneming (enkel in Brussel)*: het label Ecodynamische Onderneming is een officiële erkenning die wordt toegekend aan bedrijven en organisaties die de beste praktijken op het gebied van milieumanagement in Brussel toepassen: <https://www.ecodyn.brussels/>.
- *Label 'CO₂ Neutral'*: het label 'CO₂ Neutral' is een certificering die wordt toegekend aan bedrijven, producten, diensten of evenementen die stappen hebben ondernomen om hun CO₂ uitstoot te compenseren of te verminderen, om zo een netto nul voetafdruk te bereiken: <https://www.co2logic.com/our-services/co2-neutral-label>.
- *Ecovadis-certificering*: Ecovadis biedt oplossingen op het gebied van duurzame ontwikkeling aan die zijn ontworpen om organisaties te helpen bij het beheren, meten en verbeteren van hun prestaties inzake duurzame ontwikkeling in de hele waardeketen: <https://ecovadis.com/nl/>.
- *B Corp-certificering*: B Corp certificeert bedrijven die voldoen aan hoge normen op het gebied van sociale en milieuprestaties, transparantie en verantwoordelijkheid, waarbij de nadruk wordt gelegd op de positieve impact op mensen en de planeet: <https://www.bcorporation.net/en-us/certification/>.

ISO 26000²⁹ inzake Corporate Social Responsibility (CSR) is ook van toepassing. In tegenstelling tot de bovengenoemde keurmerken, is er hiervoor geen certificering vereist. Ze biedt echter wel richtsnoeren aan op het gebied van het maturiteitsniveau inzake duurzame ontwikkeling van de dienstverlener.

Andere relevante duurzame managementsystemen zijn ISO 50001³⁰ voor energiebeheer en ISO 45001³¹ voor gezondheid en veiligheid op het werk.

²⁹ <https://www.iso.org/fr/iso-26000-social-responsibility.html>

³⁰ <https://www.iso.org/fr/iso-50001-energy-management.html>

³¹ <https://www.iso.org/fr/standard/63787.html>

Het label Solid'R³² begunstigt ook spelers uit de sociale economie. Het is een Europees collectief keurmerk dat garandeert dat bedrijven strenge principes naleven voor de governance en de organisatie van hun activiteiten.

b) De specifieke normen en programma's voor de logistiek en het transport

- De norm ISO 14083 biedt een kader voor het meten van broeikasgasemissies in de logistieke en transportsector. Het belangrijkste doel ervan is om bedrijven te helpen hun milieu-impact te kwantificeren en te beheren, door duurzaamheid en transparantie te bevorderen. De norm kan worden toegepast op verschillende aspecten van het transport en de logistiek, waaronder weg-, spoor-, zee- en luchtvervoer, evenals de toeleveringsketen: <https://www.iso.org/standard/78864.html>.
- Lean & Green stimuleert bedrijven die zich inzetten voor het verbeteren van hun logistieke prestaties, door hun milieu-impact en, bij uitbreiding, hun uitstoot te verminderen: <https://www.leanandgreen.be/>.
- 'Transport & Logistique Responsables', een Frans initiatief dat bedrijven in de sector certificeert die zich inzetten voor een duurzame ontwikkelingsaanpak. De doelstellingen ervan omvatten het verminderen van de milieu-impact, het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en het bevorderen van verantwoorde praktijken. Om deze te verkrijgen, moeten bedrijven voldoen aan criteria met betrekking tot de milieu-impact, de arbeidsomstandigheden, de logistieke efficiëntie en de maatschappelijke verantwoordelijkheid: <https://www.label-transport-logistique.com/>
- Het 'Programme EVE' ('Engagements Volontaires pour l'Environnement'), een Frans initiatief dat tot doel heeft om bedrijven uit de sector aan te moedigen om duurzame praktijken aan te nemen en hun milieu-impact te verminderen verder dan de wettelijke vereisten. De belangrijkste componenten ervan zijn de bepaling van meetbare doelen, de opvolging van de voortgang en het delen van beste praktijken tussen bedrijven om innovatie en milieubewustzijn te bevorderen. Dit programma stelt een verbintenischarter en labels voor ter attentie van de:

	MIDDEL	CHARTER	KEURMERK	LINK
<i>Laders</i>	FRET21	Ja	Ja	https://www.eve-transport-logistique.fr/chargeurs/
<i>Expediteurs</i>	EVcom	Ja	Nee	https://www.eve-transport-logistique.fr/commissionnaires/
<i>Goederen- en passagiersvervoerders</i>	CO ₂ -doel	Ja	Ja	https://www.eve-transport-logistique.fr/transporteurs/

³² <https://www.solidr.eu>

- '6PL Entrepôt Responsable', een Frans initiatief dat bedrijven certificeert die duurzame praktijken toepassen in het kader van het beheer van hun magazijnen en logistieke activiteiten. De doelstellingen ervan omvatten het bevorderen van de duurzaamheid, de verbetering van de arbeidsomstandigheden en het optimaliseren van middelen. De belangrijke onderdelen van het label zijn ecologische criteria, normen voor veiligheid en welzijn op het werk, evenals logistieke innovaties: <https://www.label6pl.com/>.
- 'CRIT' AIR ', een systeem in Frankrijk dat tot doel heeft om gebruikers van niet-vervuilende of weinig vervuilende voertuigen te bevoordelen door hen verkeersvoordelen te geven, zoals toegankelijke parkings, verkeersrechten en verkeersautorisatie in LEZ-m (lage-emissiezones mobiliteit) in het geval van een vervuilingsspijk: <https://www.fondationdelaroute.fr/ressources/le-dispositif-critair-zfe/>.

4.2. CIRCULARITEIT

De *optimalisering van de logistiek*³³ maakt het voor ondernemingen mogelijk om trackingtools te gebruiken om de ladingen en hun trajecten te verbeteren, en om poolingoplossingen te implementeren om hun impact op het milieu te verminderen. Een slechte optimalisatie kan immers leiden tot het 'gewicht van de leegte', met omvangrijke verpakkingen, die meer ritten vereisen en de uitstoot van broeikasgassen verhogen. Daarnaast speelt de logistieke optimalisatie³⁴ een belangrijke rol in de vermindering van het energieverbruik van de opslagplaatsen. Ze maakt het mogelijk om verschillende aspecten te verbeteren, zoals de keuze van de verlichting, de isolatie, de organisatie van de opslag en de voorbereidingsroutes van de bestellingen. De optimalisatie heeft tot doel om de verschillende zones van de opslagplaats te analyseren, om bijvoorbeeld de verlichtingsbehoeften op verschillende tijdstippen te bepalen, en zo bij te dragen aan een efficiënter energiebeheer.

Het *multimodaal vervoer*³⁵ optimaliseert het gebruik van verschillende vervoerswijzen op een complementaire manier, waardoor de milieu-impact wordt verminderd en de duurzaamheid van de toeleveringsketens wordt verbeterd. Door weg, spoor, zee of lucht te combineren, maakt de multimodaliteit het mogelijk om de efficiëntie van elk segment van het traject te maximaliseren. Ze bevordert een continue goederenstroom en vermindert het gebruik van intensieve energiebronnen.

De multimodaliteit speelt ook een essentiële rol in *het beheer van de laatste kilometer*³⁶, die vaak verantwoordelijk is voor het grootste aandeel van broeikasgasemissies in het leveringsproces. Er zijn verschillende initiatieven genomen om de opwarming van de aarde tegen te gaan, zoals het Crit'Air-luchtkwaliteitscertificaat, altemnerend rijden of lage-emissiezones (LEZ). Hoewel deze maatregelen van essentieel belang zijn, voegen ze een zekere complexiteit toe aan de logistiek van de laatste kilometer. Hun integratie in logistieke optimalisatiestrategieën is daarom van fundamenteel belang om de efficiëntie en duurzaamheid van deze belangrijke stap te versterken.

³³ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/les-enjeux-optimisation-logistique/>

³⁴ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/quels-avantages-optimisation-logistique-consommation-energetique/>

³⁵ <https://www.supplychaininfo.eu/transport-multimodal/>


³⁶ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/comment-integrer-gestion-dernier-kilometre-optimisation-logistique/#:-:text=La%20gestion%20du%20dernier%20kilom%C3%A8tre%20est%20un%20enjeu%20d%C3%A9terminant%20pour,rappor%20aux%20d%C3%A9lais%20de%20livraison.>

*Ecorijden*³⁷ heeft tot doel om rijgewoonten aan te nemen om het brandstofverbruik te verminderen, om zo de uitstoot van broeikasgassen te verlagen. Vóór elk vertrek moet de bestuurder bijvoorbeeld de bandenspanning controleren en de niet-essentiële lading verwijderen. Een vlot rijgedrag zonder te hoge snelheid resulteert ook in aanzienlijke brandstofbesparingen. Bovendien worden het verlagen van de snelheid met 10 kilometer per uur, het beperken van het gebruik van de airconditioning en het uitschakelen van de motor bij langdurige stilstand aanbevolen om de energie-efficiëntie te verbeteren.

*Alternatieve brandstoffen*³⁸ bieden ook een gevarieerd en veelbelovende antwoord om de koolstofuitstoot in de transportsector te verminderen. Het gaat onder meer om synthetische brandstoffen, zoals bio-ethanol (geschikt voor benzinemotoren) en biodiesel (bedoeld voor dieselmotoren), die het mogelijk maken om het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen, terwijl ze ook compatibel zijn met de meeste voertuigen. Hernieuwbare diesel en biogas, uit organische en hernieuwbare bronnen, zijn ook milieuvriendelijke oplossingen. Groene en blauwe waterstof onderscheidt zich door zijn grote autonomie en snelle oplaadtijd, hoewel de ontwikkeling ervan wordt belemmerd door infrastructuuruitdagingen.

De *synthetische brandstoffen*³⁹ of e-fuels worden gemaakt op basis van twee grondstoffen: waterstof die wordt geproduceerd via elektrolyse van water, idealiter uit hernieuwbare energie, en CO₂ die wordt opgevangen in de atmosfeer of via industriële lozingen. Deze elementen worden gecombineerd om synthetische brandstoffen, zoals methanol, e-kerosine (luchtvaart) of e-diesel (weg) te maken. Ze worden als CO₂-neutraal beschouwd omdat ze tijdens hun verbranding dezelfde hoeveelheid CO₂ uitstoten als degene die wordt opgevangen voor hun productie. Studies nuanceren deze neutraliteit echter, door de nadruk te leggen op een vermindering van ongeveer 70% van de koolstofvoetafdruk in vergelijking met fossiele brandstoffen, maar te wijzen op een verhoogde uitstoot van koolmonoxide, fijne deeltjes en vergelijkbare niveaus van stikstofoxiden.

Opgelet: hoewel deze 'groene' brandstoffen economisch levensvatbare en duurzame alternatieven zijn om de energietransitie van de vervoerders te ondersteunen, vormen ze ook⁴⁰ uitdagingen met betrekking tot hun energiebalans, het ethische debat met betrekking tot de voedselzekerheid en hun impact op de biodiversiteit.

	Bereken de uitstoot van voertuigen via de tool: https://ecoscore.be/?locale=nl .
---	---

De Ecoscore integreert verschillende parameters, zoals het klimaat, de emissies, de luchtvervuiling en het geluid. Dit hulpmiddel is van toepassing voor personenwagens en bestelwagens, maar sluit vrachtwagens uit. Om een schatting van de voertuigemissies te maken, is het dus noodzakelijk om te vragen naar de soorten van voertuigen die in het kader van de opdracht voor de leveringen en de diensten worden gebruikt.

4.3. SOCIALE ECONOMIE

³⁷ <https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/quels-leviers-logistique-durable/>

³⁸ <https://www.supplychaininfo.eu/carburant-vert-des-solutions-avantageuses-pour-les-transporteurs/>

³⁹ <https://gocar.be/nl/autonieuws/klimaat-milieu/les-carburants-synthetiques-cest-quoi-et-quels-defis>

⁴⁰ <https://parlonsscience.ca/ressources-pedagogiques/les-stim-expliquees/les-avantages-et-les-inconvenients-des-biocarburants>

Om de spelers uit de sociale economie, zoals laaggeschoolde werkkrachten, mensen met een handicap of mensen in een socio-professioneel inschakelingstraject, te ondersteunen, kunnen in het voorwerp van de opdracht bepaalde sociale clausules, zoals een opdeling in percelen en voorbehoudclausules worden opgenomen.

Het SOLID'R-label kan op grote schaal als bewijsmiddel worden gebruikt.

Opdeling in percelen⁴¹
Een opdracht in percelen is een opdracht die in verschillende percelen is verdeeld, die elk afzonderlijk voor een aparte uitvoering kunnen worden gegund. Deze onderverdeling kan gebaseerd zijn op geografische, functionele of technische criteria, of op een kwalitatieve of kwantitatieve basis. Een van de grote voordelen van dit soort van opdrachten is dat er voor één perceel kan worden ingeschreven, waardoor de deelname van kmo's en dus ook van bedrijven uit de sociale economie wordt gestimuleerd.

Clausule die de toegang tot de plaatsingsprocedure voorbehoudt (gebaseerd op de MVOO-Criteriatool)
De clausule die de toegang tot de plaatsingsprocedure voorbehoudt, maakt het mogelijk om de mogelijkheid om in te schrijven op een overheidsopdracht, of op een deel ervan in het geval van een opdeling in percelen, te beperken tot een maatwerkbedrijf of een andere ondernemer wiens doel (1) de sociale integratie van personen met een handicap of kansarmen is, en (2) wiens personeelsbestand voor minstens 30% uit personen met een handicap of kansarmen bestaat. Bijgevolg mogen alleen deze dienstverleners een offerte indienen voor de opdracht of voor de voorbehouden percelen.
<i>Verificatie:</i> twee specifieke documenten moeten tijdens de selectiefase door de kandidaat/inschrijver voor de opdracht/het voorbehouden perceel aan de aanbestedende overheid worden overgemaakt. Het gaat om:
<ul style="list-style-type: none">• het bewijs van erkenning als onderneming in de sociale economie;• het bewijs van accreditatie voor de klasse en categorie van diensten die onder de opdracht vallen.

Clausule die de uitvoering voorbehoudt in het kader van programma's voor beschermde arbeid⁴²
De clausule die de uitvoering voorbehoudt in het kader van programma's voor beschermde arbeid, maakt het mogelijk om de uitvoering van een overheidsopdracht, of een deel ervan in het geval van een opdeling in percelen, te beperken tot een maatwerkbedrijf of een andere ondernemer wiens doel de sociale integratie van personen met een handicap of kansarmen is. In dit geval kan eender welk bedrijf een offerte voor de opdracht indienen, maar moet de opdracht geheel of gedeeltelijk worden uitgevoerd door de bovengenoemde soorten van dienstverleners. Deze clausules maken het mogelijk om een opdracht voor te behouden aan door de bevoegde autoriteit erkende bedrijven waarvan minstens 30% van het personeel bestaat uit personen met een handicap of kansarmen.

⁴¹ <https://www.marchespublics-pme.be/outils-pratiques/fiches-techniques-outils-pratiques/marches-allotis/#:-:text=Un%20des%20objectifs%20poursuivi%20par,trait%C3%A9s%20chacun%20de%20mani%C3%A8re%20autonome>

⁴² <https://eweta.be/wp-content/uploads/2021/12/DES-MARCHES-PUBLICS-ETHIQUES-A-VALEUR-AJOUTEE-Janvier-2022.pdf>

Verificatie: twee specifieke documenten moeten tijdens de selectiefase door de kandidaat/inschrijver voor de opdracht/het voorbehouden perceel aan de aanbestedende overheid worden overgemaakt. Het gaat om:

- het bewijs van erkenning als onderneming in de sociale economie;
- het bewijs van accreditatie voor de klasse en categorie van diensten die onder de opdracht vallen.

Voor kleinschalige contracten kan de samenwerking met ondernemingen uit de sociale economie rechtstreeks worden geïnitieerd via een overheidsopdracht van beperkte waarde (opdracht op aanvaarde factuur) of via een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking.

4.4. MILIEU: KWALITATIEVE SELECTIECRITERIA

De selectiecriteria hebben geen betrekking op de inhoud van de offerte, maar op het vermogen van potentiële inschrijvers om de opdracht uit te voeren. Ze kunnen niet enkel betrekking hebben op de economische en financiële draagkracht van de inschrijver, maar ook op zijn technische en beroepsbekwaamheid.

In het geval van het transport van goederen kan dit laatste worden verzorgd door de aannemer zelf of door een onderaannemer. In het eerste geval is het ISO 14001-certificaat, EMAS, het label 'Ecodynamische onderneming' of gelijkwaardig van toepassing op alle activiteiten van de inschrijver. In het tweede geval is het de verantwoordelijkheid van de inschrijver om erop toe te zien dat de onderaannemer dezelfde vereisten naleeft.

Milieumanagementsysteem (gebaseerd op de MVI-Criteriatool)


De inschrijver beschikt zelf over een milieumanagementsysteem. Deze beheerssystemen regelen minstens de volgende punten:

- de uitgangspunten van het milieubeleid van de organisatie;
- de concrete maatregelen die de organisatie heeft genomen of zal nemen om de milieueffecten van de bedrijfsprocessen in verband met de uitvoering van de opdracht te verminderen of te voorkomen, ten minste met betrekking tot [nader te bepalen];
- de manier waarop de bovenstaande milieuaspecten van de organisatie worden gecontroleerd en opnieuw worden beoordeeld om ze voortdurende te verbeteren;
- hoe aandacht wordt besteed aan de bewustwording en de competentie van medewerker(s) en toeleverancier(s) ten aanzien van het omgaan met de voor deze opdracht relevante milieuaspecten;
- de manier waarop de naleving van de milieuwetgeving die van toepassing is op de gevraagde dienst(en) wordt gewaarborgd.

Verificatie: dit zijn de mogelijke bewijsmiddelen:

- ISO 14001-certificaat, EMAS-certificaat, label Ecodynamische Onderneming in Brussel of gelijkwaardig;
- de verklaring dat milieubescherming (inclusief de bovenvermelde aandachtspunten) een structureel onderdeel uitmaakt van de bedrijfsvoering, bevestigd door een onafhankelijke auditor of (geaccrediteerde) certificatie-instelling met aantoonbare kennis van zaken;
- of gelijkwaardig.




<p>Systeem voor sociaal beheer</p> <p>Een systeem voor het beheer van de sociale duurzaamheid in de toeleveringsketen is gericht op het bewaken en verbeteren van de prestaties op het gebied van sociale risico's in de hele keten, met speciale aandacht voor de plaats van productie. Door van de exporteur te eisen dat hij een dergelijk systeem voor sociaal beheer voorlegt of opzet, garandeer je transparantie bij de identificatie van risico's en zorg je ervoor dat de organisatie zich actief inzet om de sociale omstandigheden binnen de toeleveringsketen voortdurend te verbeteren.</p> <p><i>Verificatie:</i> het mogelijke bewijsmiddel is de SA8000-certificering of gelijkwaardig. Je kunt ook de BSCI- en ISO 26000-normen voor sociale verantwoordelijkheid raadplegen, maar houd er rekening mee dat deze normen niet certificeerbaar zijn.</p>
--

	<p>In beide gevallen is het ook mogelijk om naar gelijkwaardige systemen te verwijzen of om bewijsmiddelen te vragen, zonder dat certificering noodzakelijk is.</p>
---	---

Bovendien zijn sommige overheidsinstanties zelf EMAS- of ISO 14001-gecertificeerd of hebben ze het Brusselse label 'Ecodynamische Onderneming'. Ze vermelden hun milieumanagementsysteem vaak in hun bestekken, waarmee ze het belang van de milieukwesties voor de aanbestedende overheid onderstrepen. Daarom verwachten ze van dienstverleners dat ze hun interne milieubeleid effectief integreren tijdens de uitvoering van de contracten.

4.5. MILIEU: TECHNISCHE SPECIFICATIES

De technische specificaties hebben betrekking op de inhoud van de offerte en meer bepaald op de kenmerken waaraan de schoonmaakdiensten moeten voldoen. Hiervoor kunnen normen of keurmerken worden gebruikt, zowel om de technische specificaties vast te leggen als om aan te tonen dat hieraan is voldaan.

<p>Cyclologistiek (gebaseerd op de EU GPP Criteria en de gids BBL)</p> <p>De inschrijver moet een vloot van diensten voorstellen, waaronder fietsen, fietstrailers en eventueel elektrische fietsen, om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen tot een minimum te beperken en de problemen van de 'laatste kilometer' op te lossen. Er kan worden overwogen om een samenwerking met een stadsconsolidatiecentrum, met een vloot van fietsen en bakfietsen, aan te gaan.</p> <p><i>Verificatie:</i> de inschrijver moet de specificaties over zijn vloot bezorgen, evenals indien van toepassing het samenwerkingsakkoord met het consolidatiecentrum.</p>		
<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td> <p>De cyclologistiek maakt het mogelijk om de actoren van de sociale economie te bevorderen.</p> </td> </tr> </table>		<p>De cyclologistiek maakt het mogelijk om de actoren van de sociale economie te bevorderen.</p>
	<p>De cyclologistiek maakt het mogelijk om de actoren van de sociale economie te bevorderen.</p>	

<p>Gebruik van alternatieve brandstoffen</p> <p>De inschrijver moet [x %] elektrische voertuigen of voertuigen met hybride of waterstofmotoren voorstellen.</p>
--

<p>Euronorm (gebaseerd op de gids BBL)</p> <p>Alle gebruikte voertuigen moeten minstens de Euro V-norm naleven en ten minste 50% moeten in overeenstemming zijn met de Euro VI-norm.</p>

30% van het wagenpark moet bestaan uit emissievrije voertuigen.

Alle N2- en N3-voertuigen moeten aan de Euro VI-norm voldoen.

Tegen 2025 moeten alle N1-voertuigen ten minste voldoen aan de Euro 6c-norm, met 60% Euro 6d-conform tegen 2024, 75% tegen 2025 en 90% tegen 2026.

Verificatie: de inschrijver moet de technische fiches en de reiswegen van de voertuigen bezorgen.

Koolstofcompensatie

De inschrijver moet de koolstofemissies die verband houden met zijn activiteit op de markt compenseren, met behulp van koolstofkredieten in overeenstemming met de internationale normen⁴³ en, meer bepaald, met een van de onderstaande normen:

- **Certificat Gold Standard** is een kwaliteitslabel, dat door het WWF en andere organisaties is ingevoerd en dat wordt toegekend aan projecten die bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van een bepaalde regio die tot doel heeft om zijn CO₂-uitstoot te verminderen: <https://www.goldstandard.org/gold-standard-for-the-global-goals/our-standard> .
- **Norme Fairtrade Climate** helpt kleine landbouwers en plattelandsgemeenschappen om 'Fairtrade Carbon Credits' te produceren en toegang te krijgen tot de koolstofmarkt. Het biedt aanvullende criteria voor het verminderen van koolstofemissies en de duurzame ontwikkeling: <https://www.fairtrade.net/standard/climate> .

Naast deze normen moeten de compensatieprojecten aan de volgende criteria voldoen:

- bijdragen aan de duurzame ontwikkeling zonder milieuschade te veroorzaken;
- alle belanghebbenden bij het proces betrekken;
- de uitstoot van broeikasgassen verminderen en/of de koolstofafvang bevorderen;
- de geldende wetgeving naleven, blijk geven van transparantie en onderworpen zijn aan een monitoring, evenals aan een onafhankelijke verificatie.

Opgelet: de koolstofcompensatie is geen eindfase. Men moet zich eerst op de verlaging van de CO₂-emissies richten. De compensatie, zonder een voorafgaande verminderingbenadering, is niet wenselijk.

4.6. MILIEU: GUNNINGSCRITERIA

De gunningscriteria kunnen worden gebruikt als hefboom om innovatie in duurzame ontwikkeling te stimuleren. De wetgeving inzake overheidsopdrachten staat toe dat er naast de prijs verschillende kwalitatieve criteria, waaronder criteria met betrekking tot duurzaamheid, in het gunningsproces worden opgenomen.

Deelname aan de sociale economie

Er worden punten toegekend in functie van de toezegging om samen te werken met spelers uit de sociale economie, rekening houdend met het totale aantal trajecten.

⁴³ <https://contribution-neutralite-carbone.info/ecosysteme/les-standards-internationaux-2/#:-:text=VCS%20reste%20aujourd'hui%20le,%2C%20mesurables%2C%20v%C3%A9rifiables%20et%20additionnelles.>

Verificatie: de inschrijver moet de bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de te leveren producten aan de hierboven gedefinieerde criteria voldoen.

Gebruik van alternatieve brandstoffen

Er worden punten toegekend op basis van het aandeel elektrische voertuigen (zie 4.5.) of voertuigen met hybride of waterstofmotoren, in verhouding tot het totale aantal trajecten.

Verificatie: de inschrijver moet de bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de te leveren producten aan de hierboven gedefinieerde criteria voldoen.

Verschillende federale raamovereenkomsten moedigen inschrijvers aan om een lijst in te dienen met zoveel mogelijk producten met een milieukeur. In het geval van een overheidsopdracht die (ook) betrekking heeft op de logistiek en het transport, zouden de inschrijvers kunnen worden aangemoedigd om te voldoen aan de algemene certificatiesystemen, normen of specifieke programma's vermeld in punt 4.1. van deze fiche. De inschrijvers krijgen dus meer punten als hun dienst verband houdt met die laatste. Hierdoor kunnen zij via rekenbladen zelf snel de verhouding ecologie/prijs van elke van de voorgestelde producten onderzoeken.

Daarnaast eist de aanbestedende overheid dat de inschrijvers een actieplan voor circulaire economie in hun offerte opnemen, waarmee rekening wordt gehouden bij de beoordeling van de offertes. Dit plan moet onder meer ingaan op het beheer, de controle en de certificering van de afvalstromen. Verder wordt gevraagd naar inspanningen m.b.t. duurzame logistiek en transport, samenwerkingen met bedrijven uit de sociale economie, interne klimaatvriendelijke bedrijfsvoering van de dienstverlener, evenals initiatieven rond herstellingen, enz.

4.7. MENSENRECHTEN: GUNNINGSCRITERIA

De risico's in verband met de mensenrechten in het kader van logistieke en transportdiensten, waaronder risico's in verband met onderaanneming, zijn voornamelijk inherent aan de aard van dit soort van diensten en worden grotendeels gedekt door de richtlijnen in de omzendbrief van 10 juli 2017 (Belgisch Staatsblad, 17 juli 2017) betreffende de strijd tegen sociale dumping bij overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten, die aankopers in hun bestekken moeten opnemen. Daartoe heeft de FOD (Federale Overheidsdienst) Kanselarij van de Eerste Minister een gids gepubliceerd met als titel *'Strijd tegen sociale dumping bij overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten in de speciale sectoren'*⁴⁴, waarin aanbevelingen worden gedaan aan de overheden die verantwoordelijk zijn voor de aankopen, door onder meer de kwestie van de prijs aan te kaarten. Hetzelfde geldt voor Wallonië⁴⁵, Brussel⁴⁶ en Vlaanderen⁴⁷.

De opdracht moet worden gegund aan de inschrijver met de economisch meest voordelige offerte, die wordt vastgesteld op basis van de beste prijs, de beste kosten of de beste prijs-kwaliteitverhouding. Over het algemeen is het vanuit het oogpunt van de strijd tegen sociale dumping niet raadzaam om een opdracht alleen op basis van de prijs te gunnen. In alle gevallen

⁴⁴

https://www.siod.belgie.be/sites/default/files/Downloads/Sociale%20dumping/sociale_dumping_gids_en_charter.pdf

⁴⁵

https://marchespublics.wallonie.be/files/March%c3%a9s%20publics%20responsables/Dumping_guide_2018.pdf

⁴⁶


<https://www.erap-gsob.brussels/sites/default/files/2021-03/Strijd%20tegen%20sociale%20dumping%20via%20overheidsopdrachten-NL.pdf>


⁴⁷


https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1711373765/Vlaamse_gids_tegen_sociale_dumping_171026_s0rurl.pdf

moet een aanbestedende overheid abnormale prijzen in de offertes onderzoeken en de inschrijver vragen deze te rechtvaardigen.

In sommige gevallen kan het echter passend zijn om te voorzien in een vaste prijs, die wordt vastgesteld door de aanbestedende overheid, zodat de inschrijvers alleen op basis van de kwaliteit met elkaar concurreren. In dat geval is een strikte aanpak van de aanbestedende overheid vereist, aangezien een te lage prijs sociale dumping kan aanmoedigen en tot mensenrechtenschendingen kan leiden.

	Er moet worden voorzien in voldoende gewogen kwalitatieve criteria naast het prijs criterium, waarvan het gewicht beperkt moet blijven tot 40% van de gunningscriteria van de opdracht.
---	---

	De SPW (Service Public de Wallonie) heeft een gids met goede praktijken gepubliceerd over de controle van de prijzen van overheidsopdrachten: https://marchespublics.wallonie.be/files/Guide%20v%C3%A9rification%20des%20prix%20des%20march%C3%A9s%20publics%20-%20V12_20181206.pdf
---	--

	De SIOD (Sociale inlichtingen- en opsporingsdienst) in België coördineert de sociale inspectiediensten om illegale tewerkstelling en sociale fraude te bestrijden. Deze dienst vergemakkelijkt de samenwerking en de informatie-uitwisseling tussen overheidsinstanties om de controles efficiënter te maken: https://www.siod.belgie.be/nl/sociale-inlichtingen-en-opsporingsdienst .
--	--

Om eventuele abnormale prijzen in de logistieke en transportsector op te sporen, kan de lijst met minimumlonen van het paritair comité 1400000, beschikbaar in de database over minimumlonen, via de volgende link: https://minimumlonen.be/jc_overview.html?lang=nl worden geraadpleegd.

Andere sociale clausules⁴⁸ kunnen eveneens in de gunningscriteria worden opgenomen:

- **Opleiding van het personeel** - ervoor zorgen dat alle werknemers de mogelijkheid hebben om tijdens de werkuren een basis- of opfrismodule te volgen
- **Gezondheid op het werk** - meer ergonomische apparatuur en producten leveren die zo onschadelijk mogelijk zijn voor het milieu en de gezondheid
- **Werkuren** - interne organisatorische oplossingen voorstellen om prestaties vóór 7 uur 's ochtends en na 18 uur 's avonds te vermijden
- **Non-discriminatie** - eraan herinneren dat het verboden is om te discrimineren op basis van geslacht, leeftijd en/of afkomst. Meer informatie kan worden teruggevonden via de volgende link: <https://www.unia.be/nl/kennis-aanbevelingen/aanbeveling-non-discriminatieclausule?lang=nl>.

⁴⁸ <https://www.actiris.brussels/media/qkfar3kl/vademecum-sociale-clausules-h-84B56757.pdf>

Daarnaast moet worden gepreciseerd dat de werknemers ook, via de preventieadviseur van hun organisatie, een beroep kunnen doen op de klachtenafdeling⁴⁹ indien ze op het werk het slachtoffer worden van feiten van geweld of intimidatie.

4.8. TUSSENTIJDSE RAPPORTERING EN KPI

De aanbestedende overheid zal aangeven dat de in de offerte opgenomen milieu- en sociale initiatieven inspanningen van de inschrijver zullen vereisen, terwijl ze hem ook een economisch concurrentievoordeel zullen bieden ten opzichte van de andere kandidaten. Deze verbintenissen moeten effectief tijdens de uitvoering van de opdracht ten uitvoer worden gebracht. De inschrijver moet zodoende verklaren dat hij bereid is om jaarlijks met de aanbestedende overheid de belangrijkste prestatie-indicatoren (KPI) met betrekking tot de sociale en milieuaspecten [nader te bepalen] te bespreken en corrigerende maatregelen vast te stellen.

Voorbeelden:

- de samenwerking met spelers in de sociale economie;
- de effectieve implementatie van het milieu- en sociaal managementsysteem;
- het effectieve gebruik van gecertificeerde diensten of diensten die in overeenstemming zijn met bepaalde normen en andere duurzame programma's;
- de CO₂-emissies in verband met het transport;
- de opvolging van de inspanning inzake multimodaal transport;
- de opvolging van de inspanningen om personeel op te leiden over ecorijden.

De naleving van deze indicatoren moet betrekking hebben op de hele uitvoeringsperiode van de opdracht.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

De Europese Mobiliteitsatlas verkent de uitdagingen en opportuniteiten die gepaard gaan met de transitie van goederenvervoer van de weg naar het spoor in Europa, met een focus op duurzame logistieke oplossingen: <https://eu.boell.org/en/2021/10/18/roads-rails-european-freight-transport-and-green-logistics>.

Het plan voor de toelevering van bouwmaterialen van Rotterdam legt uit welke strategie de stad toepast om de logistiek duurzamer te maken: https://sustainable-procurement.org/fileadmin/templates/sp_platform/lib/sp_platform_resources//tools/push_resource_file.php?uid=9894995a.

Voorbeeld van een bestek⁵⁰:

- https://leefmilieu.brussels/sites/default/files/user_files/mobiliteit_-_levering_van_ecologische_brochures.pdf

⁴⁹ <https://werk.belgie.be/nl/themas/welzijn-op-het-werk/psychosociale-risicos-op-het-werk/actiemiddelen-van-de-werknemer-de-9>

⁵⁰ Bestek.