Resultaten

Marktconsultatie 'keten' van de Gladheidbestrijding (GLD)

Gemeente Amsterdam

Datum: 19 maart 2026
Versie: 1.0

1. Inleiding

De gemeente Amsterdam heeft met een marktconsultatie marktinformatie opgehaald over de kansen en (on)mogelijkheden voor een optimale dienstverlening voor de gladheidsbestrijding (GLD) binnen de gemeente Amsterdam. Deze marktconsultatie is gepubliceerd op dinsdag 15 april 2025 en op 13 mei 2025 heeft de gemeente de antwoorden van de marktpartijen ontvangen.
Naar aanleiding van de beantwoording van de vragen hebben er verdiepende gesprekken plaatsgevonden.

De marktconsultatie richtte zich op de uitvoering van de gladheidsbestrijding (GLD) binnen de gemeente Amsterdam en zijn ingedeeld naar thema's:

1. Duurzaamheidskansen en knelpunten
2. De dienstverlening in uitvoering
3. Reikwijdte van de overeenkomst (scope) m.b.t. de strooiers
4. Looptijd overeenkomst i.r.t. investeringskansen

Van deze marktconsultatie is dit het samenvattende verslag dat de gemeente Amsterdam voor nu wenst te delen met de marktpartijen die hebben deelgenomen én op een later moment wanneer de daadwerkelijke aanbesteding gestart is. Zodat op deze wijze het level playing field geborgd wordt.

De gemeente heeft alle antwoorden geanonimiseerd en ontdaan van partij specifieke informatie, kenmerken of gegevens. Hieronder volgen zowel de vragen én een samenvatting van de antwoorden uit de markt eventueel aangevuld met de output van de verdiepende gesprekken.

1. Vragen Duurzaamheidskansen en knelpunten

De gemeente Amsterdam heeft als doel om met duurzaam opdrachtgeverschap samen met haar opdrachtnemers invulling te geven aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente (Maximaal energiezuinig, uitstoot vrij, CO_2-neutraal, circulair en klimaatadaptatie). Hierin kent de gemeente Amsterdam 3 ambitieniveaus (1) basis, 2) significant en 3) ambitieus).

Voor de GLD zijn energieneutraal, uitstoot vrij, CO_2-neutraal en circulair de doelen waarmee impact gemaakt kan worden.
De gemeente Amsterdam heeft voor de inzet van vaar- en voertuigen het ambitieniveau van energieneutraal bepaald op 2) significant.
Het ambitie niveau van de duurzaamheidsdoelstellingen uitstoot vrij, CO_2-neutraal en circulair is 3) ambitieus.

2) significant: Aanmoedigen van duurzame producten.
Dit betekent dat de gemeente Amsterdam haar opdrachtnemers aanmoedigt duurzame producten, diensten en werken te leveren om significante duurzaamheidswinst te maken en het overeenkomen van concrete verbeterdoelstellingen hiertoe.

3) ambitieus: State of the Art.
Dit betekent het meest haalbare bereiken volgens de state of the art op het thema om zo laag mogelijke negatieve belasting of zo hoog mogelijke positieve bijdrage te leveren en het stimuleren van nieuwe oplossingen en waar mogelijk innovaties.
Voor de voertuigen in Amsterdam betekent dit met schoon materieel de stad in kunnen, omdat alles Elektrisch moet. Kleine voertuigen (auto's, busjes, klein bouwmaterieel) per 1-1-2028 en groot (vrachtwagens, groot bouwmaterieel) per 1-1-2030.

De gemeente Amsterdam is zich ook bewust dat dit impact heeft op de GLD en wenst daarom inzage te krijgen in wat de huidige stand van zaken is, en wat de ambities zijn bij de marktpartijen als het gaat om materieel t.b.v. het uitvoeren van de GLD op een zo duurzaam mogelijke manier.
De gemeente Amsterdam heeft bij de huidige raamovereenkomst de eis gesteld dat alle voertuigen met een ledig gewicht tot 3.500 kg uitstootvrij dienen te zijn.

	Vragen	Samenvatting van de antwoorden
1	De gemeente Amsterdam is benieuwd naar uw ervaringen of elektrische voertuigen voldoende in staat zijn om te kunnen strooien en/of sneeuw te schuiven (ploegen). Kunt u concreet aangeven wat uw ervaringen hiermee zijn? Indien uw antwoord "**JA**" is: op welke aspecten is uw ervaring gebaseerd? Indien uw antwoord "**NEE**" is: Wat zijn uw verwachtingen hieromtrent? En welke adviezen wilt u de gemeente Amsterdam meegeven?	Een aantal partijen geeft aan hier ervaring mee te hebben. De impact is groot, wat betekent: - Dat bij E-voertuigen het vrij beschikbare laadvermogen significant lager is; - Dat bij E-voertuigen de actieradius per voertuig kleiner is; - Dat er nog kleinere strooiers ingezet dient te worden; - Dat er consequenties zijn voor de routes, steunpunten e.d. Echter de markt ontwikkelt zich zeker. Dat heeft al geresulteerd in: - Dat er steeds meer 100% elektrische pick-up busjes in het kleinere segment in de markt zijn, en ook de grote vrachtwagens zijn vanaf nu door diverse merken goed leverbaar; - Bij de grotere trucks (vanaf circa 12 ton) zijn er heel veel mogelijkheden, ook ten aanzien van het opbouwen van elektrische pto,s (power take offs tbv hydrauliek) e.d. om randapparatuur (waaronder zoutstrooiers en sneeuwploegen) aan te drijven; - Voor de kleine pick-ups zijn er een aantal aandachtspunten:

		○ De GVW grens van 3500 kg. Wanneer een pick-up maximaal 3500 kg mag wegen, en ook nog een acceptabel aantal kilometers moet kunnen rijden, wordt het laadvermogen heel beperkt. Vandaar dat er steeds meer voertuigen komen die max. 4500/ 5000/ 6000 en 7500 kg totaalgewicht mogen hebben. - Om nog beter met het milieu om te gaan en een duurzame gladheid bestrijding realiseren, zou de gemeente Amsterdam kunnen overwegen om i.p.v. FS 30 naar FS 50 of FS 100 te gaan. Dit is heel goed toepasbaar in de Nederlandse winters; - Het is absoluut mogelijk om alle werkzaamheden te gaan uitvoeren met 100% elektrische voertuigen en 100% elektrische zoutstrooiers / pekelsproeiers en sneeuwploegen. En E-voertuigen voldoen om te kunnen strooien en ploegen, MAAR niet zondermeer!; - De elektrificatie van het wagenpark is bij partijen in (volle) gang waar bij de actieradius steeds beter wordt, maar het blijft wel een risico bij de gladheidbestrijding. Zie bovenstaande punten; - Belangrijk is dat de gemeente Amsterdam voor genoeg laadcapaciteit op haar eigen locaties zorgt die door de marktpartij(-en) gebruikt kunnen worden; - Het realiseren van extra laadcapaciteit kan conflicteren met netcongestie problematiek – één marktpartij geeft aan of er onderzocht kan worden of een snellader op waterstof uitkomst biedt. Dit lijkt op zichzelf weer te conflicteren met eerder gemaakt keuzes op het gebied van Waterstof binnen de gemeente Amsterdam.
2	De gemeente Amsterdam heeft milieuzones in de stad. Voor gemeente Amsterdam is het belangrijk te weten of de milieuzonering een mogelijk knelpunt is bij het contracteren, en de uitvoering van de gladheidsbestrijding (GLD). Hierbij wil de gemeente Amsterdam weten hoe de GLD opdracht aantrekkelijk blijft gezien de milieuzones. Kunt u aangeven of de milieuzonering binnen Amsterdam voor u een knelpunt is bij het komen tot een aanbieding? Indien uw antwoord "**JA**" is: wat is/zijn voor u concreet het knelpunt(en)? Ligt dit in de zonering, in de te maken investering, in de beschikbaarheid van de voertuigen, in het functioneren van elektrische voertuigen, of …? Indien uw antwoord "**NEE**" is: Kunt u toelichten waarom dit voor u geen knelpunt is?	Voor de leveranciers van Gladheidsbestrijdingsmaterieel en de E-voertuigen is dit geen probleem. Immers, zij leveren slechts het materieel en de voertuigen maar hoeven zelf niet in Amsterdam te gaan rijden. Voor de uitvoerende opdrachtnemers van de gladheidsbestrijdingsdienst is dit echter **wel** een probleem en resulteert in: - Significant duurdere gladheidsbetrijdingsdienstverlening vanwege dure aanschaf (1,5-4 x duurder); - Een intensievere uitvoering in oplaadtijd, laadcapaciteit en -acties, kortere routes; Voor gemeente Amsterdam betekent het dat er pas echt geen milieuzone belemmering is als opdrachtnemers goed in staat gesteld worden om de gladheidsbestrijdingsdienst ook echt 100% elektrisch te kunnen uitvoeren op een effectieve en efficiënte manier. Bijvoorbeeld door het creëren van strategische hubs om de E-voertuigen te kunnen opladen.
3	Wat is uw haalbare ambitie voor de komende 0-5 jaar en voor de komende 5-10 jaar als het gaat om het elektrificeren van uw wagenpark t.b.v. de bedrijfsvoering van uw organisatie? A: Kunt u concreet aangeven in welke mate (in percentage en aandeel in aantallen van volledige wagenpark en per type voertuig) u uw materieel nu (al) in elektrische uitvoering heeft en hoeveel dit aandeel concreet gaat toenemen per jaar? B: Kunt u hiervan concreet aangeven in welke mate (in aantallen, type voertuigen en % van het totaal) u uw elektrische voertuigen kunt inzetten t.b.v. de gladheidsbestrijding (strooien en ploegen)? C: Indien u niet de ambitie heeft om 100% van uw materieel te elektrificeren. Kunt u concreet aangeven waarom niet en wat zijn hierbij uw beweegredenen?	**Antwoord A:** Er zijn innovaties bij de (elektrische) aandrijving van de strooiers, maar de huidige modellen bieden ook flexibele mogelijkheden om op de verbrandings- of elektrisch aangedreven voertuigen te worden ingezet. Bij de voertuigen lijkt het dat de fabrikanten het mogelijk maken om de komende jaren alle auto's te kunnen gaan vervangen voor elektrische auto's door opdrachtnemende partijen. Bij de opdrachtnemers gladheidsbestrijdingsdienst is de elektrificatie nu ca 20% met een groei naar 50% in 2030. **Antwoord B:** Geen echte inzage verkregen in aantallen en type voertuigen. De mate die men van de eigen elektrische kan inzetten met betrekking tot grotere elektrische voertuigen is laag (0-10%). Wel is de verwachting dat dit in de komende 10-15 jaar kan groeien tot 100%. Voor de kleinere voertuigen speelt hier in sterkere mate de beperking in laadcapaciteit, trekvermogen en het kunnen opladen. **Antwoord C:** Bij het materieel wordt niet helder of dit ook echt 100% kan. Investeringsbereidheid en investeringsmogelijkheid vanuit partijen is er onvoldoende. Wetgeving (kilometerheffing, CO_2 heffing) heeft hier ook invloed op. Er is een groot verschil tussen beperkingen in het Havengebied of in het Centrum Verder kan ook hier omdenken tot andere strategieën leiden. Denk aan betalen voor het gebruik (dus niet betalen als je het niet gebruikt) bij het materieel (en tractie?). En het (toch) loskoppelen van materieel en gladheidsbestrijdingsdienst waardoor er ook verschillend ingespeeld kan worden het investeringsvraagstuk door de looptijden hierop aan te passen. Bijkomend aspect is ook dat er genoeg werk elders is waar nog met Diesel gereden mag worden. Dat werkt de ambitie van de markt tegen, investeringen zijn erg hoog. En bijvoorbeeld een tractor die alleen in de winterdienst ingezet kan worden is te kostbaar
4	Waar liggen voor u de knelpunten als het gaat om emissie loos materieel?	De grootste knelpunten zitten in de actieradius, opladen en de investeringskosten

	Kunt u concreet aangeven in welke mate dit ligt aan de beschikbaarheid en/of levertijd van deze voertuigen bij fabrikanten/dealers, en/of de huidige stand van zaken als het gaat om laadpunten, en/of uw huidige materieelpark i.r.t. afschrijving/investering en/of andere knelpunten?	De ontheffing i.r.t. Emissieloos in relatie tot level playingfield. Nog niet voor iedere vrachtwagen is een Duurzaam alternatief.
5	De gemeente Amsterdam is benieuwd of marktpartijen goed in staat zijn hun eigen materieelpark voldoende op te kunnen laden. Dit is voor gemeente Amsterdam belangrijk omdat de gladheidsbestrijding vaak 's-avonds en 's-nachts wordt uitgevoerd. Hierdoor zal er meer dan "normaal" geladen moeten worden om al het materieel voldoende actieradius te geven. Kunt u concreet aangeven of u zelf voldoende laadpunten heeft, of kunt beschikken over laadpunten?	Marktpartijen hebben voldoende oplaadpunten om hun voertuigen op te laden en volledig opgeladen aan de start te staan, maar er zijn niet genoeg oplaadpunten om tijdens de uitvoering van de gladheidsbestrijdingsdienst de voertuigen voldoende opgeladen te houden voor een effectieve en efficiënte uitvoering. Een mogelijkheid kan zijn om hubs (waterstof gevoede oplaadstations / mobiele laad/accustations) door gemeente Amsterdam te laten realiseren, of als onderdeel van het perceel materieel mee uit te vragen.
6	Zoals gezegd is de gemeente Amsterdam zich bewust dat haar duurzaamheidsambitie impact heeft op de gladheidsbestrijdingsdienst. En ook dat dit een logistieke uitdaging voor u als marktpartij met zich meebrengt. De gemeente Amsterdam is benieuwd waarin zij de marktpartijen kan ondersteunen / ontzorgen of faciliteren. Kunt u concreet aangeven wat de randvoorwaarden zijn waar de gemeente Amsterdam volgens u in moet voorzien om de gladheidsbestijdingsdienst met elektrische voertuigen uit te voeren? Kunt u hierbij ook aangeven welke voorwaarden u als harde voorwaarde stelt en welke voorwaarden wenselijk zijn?	Het is belangrijk (een must) dat de actieradius en het laadvermogen van het voertuig en de capaciteit van de strooimachine op elkaar afgestemd zijn. Voertuigen moeten beter gereinigd worden dan nu het geval is. Het wagenpark moet (voldoende) toekomstbestendig zijn. M.a.w. compatibel met de toekomstige ontwikkelingen met de E-voertuigen. Bij een lange contractduur kan een totale vervanging een kans zijn. Wellicht dat ook dit in een incentive te vangen is. Gladheidsbestrijdingsdienst-opdrachtnemers in staat stellen de E-voertuigen voldoende te kunnen opladen voor het effectief en efficiënt kunnen uitvoeren van de gladheidsbestrijdingsdienst.
7	Indien blijkt dat de markt (in brede zin) nog onvoldoende in staat is om algehele invulling aan de duurzaamheidsambitie van de gemeente Amsterdam te kunnen geven, is de gemeente Amsterdam op zoek naar informatie om een eventuele afwijking op de duurzaamheidsdoelstelling te organiseren. Kunt u aangeven of er vanuit uw perspectief een afwijking op de duurzaamheidsdoelstelling van de gemeente Amsterdam nodig is ja of nee. En zo ja, kunt u de in uw ogen nodige afwijking benoemen? Indien uw antwoord "**JA**" is: Wat zijn dan concreet de argumenten (gronden) waarop dit volgens u nodig is? Indien uw antwoord "**NEE**" is: Kunt u toelichten waarom niet?	Het is belangrijk (een must) dat de actieradius en het laadvermogen van het voertuig en de capaciteit van de strooimachine op elkaar afgestemd zijn. Voertuigen moeten beter gereinigd worden dan nu het geval is. Het materieel park moet (voldoende) toekomstbestendig zijn. M.a.w. compatibel met de toekomstige ontwikkelingen met de E-voertuigen. Bij een lange contractduur kan een totale vervanging een kans zijn. Wellicht dat ook dit in een incentive te vangen is. Gladheidsbestrijdingsdienst-opdrachtnemers in staat stellen de E-voertuigen voldoende te kunnen opladen voor het effectief en efficiënt kunnen uitvoeren van de gladheidsbestrijdingsdienst.
8	Welke andere mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid zou u de gemeente adviseren om op te nemen in het Programma van Eisen met betrekking tot gladheidsbestrijding?	Er worden de volgende duurzaamheidskansen aangereikt: - Voertuigen met alternatieve brandstoffen, HVO, CNG, waterstof, et cetera; - Functioneel doel moet zijn areaal focus waarbij optimalisatie van de routes en de vloot bovenaan staat. Immers inzet voorkomen is het meest duurzaam; - ROI moet goed zijn om duurzaamheid ook duurzaam (structureel) te kunnen borgen; - Duurzaamheid incentive brengt de markt in beweging. - Een verplichte transitie naar Emissieloos zou geëist kunnen worden maar moet wel proportioneel zijn. Bijvoorbeeld 20% 1e jaar met een verplichte groei naar 50-60% einde contractperiode. 100% aan het einde lijkt nu toch echt nog buiten bereik
2. Vragen Dienstverlening in uitvoering / De manier van uitvragen van de gladheidsbestrijding		
	De Gladheidsbestrijding binnen de gemeente Amsterdam is continue in ontwikkeling. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande en toekomstige werven en ook wordt met randgemeenten samengewerkt in de te strooien routes. De volgende vragen gaan over de dienstverlening gladheidsbestrijding en hoe de gemeente Amsterdam dit wil/kan gaan uitvragen.	

10	De gemeente heeft de gladheidsbestrijding uitgevraagd met een Bestek onder de UAV-2012 en RAW-2020. In dit bestek zijn de 3 percelen in werkzaamheden uitgeschreven. **P1:** Alle hoofdnetroutes en de zoutkisten met inzet van Grote & Kleine voertuigen voor de zoutstrooiers; **P2:** Aanhangroutes, Fietspadroutes en Bruggenroutes met inzet van Kleine voertuigen & Kleine trekkende voertuigen voor aanhang zoutstrooiers; **P3:** Fietspadroutes met inzet van Kleine voertuigen voor de zoutstrooiers. De gemeente Amsterdam is geïnteresseerd in de mogelijkheden de gladheidsbestrijding meer functioneel uit te vragen. Denk aan geborgd percentage tijdig gestrooid & geploegde routes, en binnen X tijd alsnog gestrooid areaal daar waar op het moment van het rijden van de route dit niet kon. A: Kunt u concreet aangeven of en zo ja hoe u de gladheidsbestrijding meer functioneel in uitvraag zou willen ontvangen en kunnen waarmaken in de uitvoering ervan? B: Kunt u tevens aangeven welke voorwaarden u hierbij stelt aan Opdrachtgever, bijvoorbeeld toegang tot strooimanagementsysteem?	**Samenvatting antwoord A:** Belangrijk is dat gemeente Amsterdam uiteindelijk eindverantwoordelijkheid draagt en daarom haar gladheidbestrijding optimaal onder controle dient te hebben. Dit zowel op het materieel als de uitvoering van de gladheidsbestrijding. Verder wordt terughoudend gereageerd als het gaat om tractie én materieel bij de ON. Zeker als er meerdere percelen zijn en er dus mogelijk meerdere gladheidsbestrijdingsdienst-opdrachtnemers zijn. Het kunnen uitwisselen van materieel is iets wat de routeoptimalisatie ten goede komt. De gladheidsbestrijdingsdienst-opdrachtnemer kan mogelijk meer vrijheid krijgen in het bepalen van de starttijd indien het weer dit toelaat. En mogelijk samenhangend met meer verantwoordelijkheid voor het 'wanneer' er gestrooid moet worden. Dit wel op basis van prestatiegericht (prestatiecontract) en minder/niet directief opgelegd. Dit heeft als voordeel dat de laadmomenten van de vrachtwagens/voertuigen en bezetting beter zijn te verdelen door opdrachtnemers. De voertuigen worden ook overdag gebruikt en dienen aan het einde van de dag te worden geladen. **Samenvatting antwoord B:** Toegang tot strooimanagementsysteem wordt door de partijen gezien als nodig om de communicatie en afstemming over te strooien routes en route optimalisatie beter te benutten. Het lijkt tevens dat dit voor de gemeente Amsterdam ook een kans is om met het koppelen van routebeheer aan het materieel ook beter in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen als dynamisch strooien in combinatie met weersverwachtingen.
11	De gemeente Amsterdam heeft de huidige raamovereenkomst in 3 percelen (zie vraag 10) uitgevraagd en gegund. Hierbij kon Inschrijver op 1 of meerdere percelen inschrijven, en was er geen maximum gesteld aan het aantal percelen waarop kon worden aangeboden. Kunt u concreet aangeven hoe een optimale perceel indeling er voor u uit ziet? Denk hierbij aan de grootte van een perceel, de type en lengte van de routes, het in te zetten materieel, etc. De gemeente wil met deze vraag informatie ophalen of uitvragen en gunnen in percelen optimaal is voor marktpartijen, of dat dit juist kans belemmerend werkt.	De huidige indeling wordt als goed ervaren. Niet helder wordt of een indeling met kleinere en meer percelen meerwaarde biedt. Noot hierbij is dat de respons op de marktconsultatie van een beperkt aantal marktpartijen is.
12	Kunt u ook aangeven wat voor uw organisatie een optimale manier van uitvragen van percelen kan zijn en waarom?	Zie de antwoorden op de vragen 10 en 11
3. Vragen Dienstverlening in uitvoering / Werven, randgemeenten en vlootschouw		
13	Binnen Amsterdam komen er in de toekomst mogelijk 2 nieuwe uitvoeringslocaties (op werven) apart voor de gladheidbestrijding (ter vervanging van de huidige). Deze worden tijdens de huidige raamovereenkomst nader uitgewerkt. Kunt u concreet aangeven wat dit vanuit uw perspectief voor de uitvoering van de gladheidsbestrijding voor impact heeft en welke voorwaarde en adviezen u aan de gemeente Amsterdam wilt meegeven?	Deze nieuwe opzet heeft een enorme impact op de uitvoering van uw gladheidbestrijding en biedt tevens enorme kansen voor een optimalisatieslag met betrekking tot routeoptimalisatie, perceelindeling en de routing op de werven. Hiermee kan (vooraf) al een routeoptimalisatie worden ingezet, meegegeven en gerealiseerd. Mogelijk ook met betrekking tot de perceelindeling.
14	De gemeente Amsterdam stemt continue af met haar randgemeenten als het gaat om gladheidsbestrijding. Het is mogelijk dat er in de toekomst randgemeenten bijkomen waarvoor gemeente Amsterdam voor die randgemeente strooiwerkzaamheden gaat uitvoeren. Dit kan ook vice-versa of in een combinatie van beide plaatsvinden. Doel is om zo efficiënt en effectief mogelijk gladheidsbestrijding voor de weggebruikers uit te voeren. Kunt u aangeven wat voor u hierin de uitdaging is en welke voorwaarden en adviezen u hierbij aan de gemeente Amsterdam wilt meegeven?	Dit betekent route uitbreiding en -aanpassingen biedt kansen voor optimalisatie. En mogelijk ook in meer steunpunten. Aandachtspunt vanuit één marktpartij is de combinatie van personeel en voertuigen: - Geen aparte inhuur van personeel, maar altijd een personeel en voertuigen combineren. Zo hou je eigenaarschap en verantwoordelijkheid voor een voertuig zo hoog mogelijk en maakt de opdracht aantrekkelijker voor een leverancier.

15	De gemeente Amsterdam voert bij start van de gladheidsbestrijding één of meerdere vlootschouw(en) uit. Deze staan nu in tijd bepaald in de 1e week oktober van het betreffende strooiseizoen en voor alle (drie de) percelen tegelijk. De gemeente ziet hier graag meer spreiding in tijd in. Kunt u concreet aangeven wat voor u de mogelijkheden in tijd zijn om de vlootschouw voor u eerder dan de eerste weer in oktober uit te kunnen voeren?	Alle partijen geven aan dat meer spreiding gewenst is en dat het ook al eerder kan plaatsvinden. Wel wordt gewaarschuwd dat te vroeg ook niet goed is.
4. Vragen Dienstverlening in uitvoering / Routes en routecombinaties		
	Voor gemeente Amsterdam is het belangrijk dat alle routes tijdig en goed gestrooid worden, ook als de route (plots) wijzigt of kortstondig niet gestrooid kan worden. De gemeente heeft als haar taak veilige weginfrastructuur voor haar weggebruikers en wilt de kans op ongelukken door gladde wegen zo veel mogelijk voorkomen.	
16	Heeft u ervaring met de huidige inhoud en documentatie van de strooiroutes (PDF-routekaartjes) zoals de gemeente Amsterdam nu verstrekt? Indien uw antwoord "**JA**" is: Wat zijn concreet uw ervaringen en welke concrete aanbevelingen heeft u voor gemeente Amsterdam? Indien uw antwoord "**NEE**" is: Heeft u ervaringen van bijvoorbeeld bij andere gemeenten, provincies of Rijkswaterstaat welke u met de gemeente Amsterdam wilt delen?	Alle partijen geven aan dat meer spreiding gewenst is en dat het ook al eerder kan plaatsvinden. Wel wordt gewaarschuwd dat te vroeg ook niet goed is. Huidige routes zijn opgenomen in een strooikaart, de aannemer voert uit. Een verbeterslag zou een digitaal routesysteem zijn incl. controle systeem.
17	Binnen Amsterdam gebeurt het regelmatig dat routes wijzigen door werkzaamheden, noodbruggen, e.d. De gemeente Amsterdam is op zoek naar informatie hoe dit beter af te stemmen met en mee te geven aan de chauffeurs van de voertuigen die daadwerkelijk gaan strooien en ploegen. Kunt u concreet aangeven of u mogelijkheden ziet in het toepassen van het navigatiesysteem om deze route wijzigingen tijdig en concreet aan de betreffende chauffeurs door te geven? Indien uw antwoord "**JA**" is: Wat zijn dan de voorwaarden die u hierbij aan de gemeente Amsterdam (navigatiesysteem) stelt, hoe ziet u deze zo concreet mogelijk ingevuld en welke adviezen wilt u hierbij aan de gemeente Amsterdam meegeven? Indien uw antwoord "**NEE**" is: Kunt u toelichten waarom niet en wat voor u de no-go item(s) zijn?	Partijen zeggen dat de huidige routebegeleidingssystemen voorzien in een mogelijkheid om van de route af te wijken en direct een alternatieve route te creëren. Waarbij ook de routes via de Cloud kunnen worden aangepast en verzonden naar de bedieningskasten in de voertuigen. Er zijn ook nog meer mogelijkheden – bijvoorbeeld d.m.v. het gebruik van tablets.
18	Bij deze wijzigingen is de ervaring dat delen van de route moeten worden overgeslagen met strooien. Dit overslaan is voor de gemeente ongewenst vanuit haar taak en de grotere kans op ongevallen. Kunt u concreet aangeven welke mogelijkheden u ziet om te borgen dat de "over geslagen" stukken routes toch gestrooid worden, en welke mogelijk manieren ziet u hier als haalbaar en wenselijk?	Hoofdsignaal vanuit partijen is dat het inzichtelijk gemaakt kan worden door de strooimanagementsysteem (geplande route vs gereden route) en aan de hand daarvan kan (bij)sturing en declaratie/verrekening plaatsvinden. Echter de oorzaak is nooit digitaal en bepaalt in belangrijke mate of alsnog strooien mogelijk en/of wenselijk is. En juist dit bepaalt dat communicatie en afstemming met de GBS-coördinator belangrijk blijft.
19	De binnenstad van Amsterdam en haar kades lijdt onder de te zware voertuigen die over de wegen rijden. Daarom mogen er geen zwaardere voertuigen dan 7,5 ton in de binnenstad rijden. Op dit moment is er nog een ontheffing voor voertuigen zwaarder dan 7,5 ton mogelijk om bij uitzondering toch in de binnenstad te mogen rijden. Dit gaat mogelijk wijzigen. Kunt u aangeven welke mogelijkheden u ziet om de gladheidsbestrijding met licht(ter) materieel uit te voeren voor de strooiroutes in de binnenstad van Amsterdam.	Door toepassing van lichter strooimateriaal en door inzet kleinere en lichtere voertuigen. Dit heeft wel impact op het opladen en de routes. Mogelijk met een overgangsperiode waarin gestuurd kan worden op overstap van groot naar kleiner voertuig

5. Vragen Dienstverlening in uitvoering / Verantwoording GLD door opdrachtnemer		
20	Voor de gemeente Amsterdam is het belangrijk dat de gladheidsbestrijding conform overeenkomst wordt uitgevoerd. Hierbij is de gemeente op zoek naar efficiëntie in de rapportage en verantwoording. Het gaat hier men name om de manier van verantwoording van uitgevoerde routes (werkzaamheden) en de niet uitgevoerde (delen van) routes en hoe dit te verantwoorden en te factureren. De gemeente Amsterdam gebruikt (vooralsnog) het strooimanagementsysteem voor de routes en de verantwoording, maar niet voor de declaratie. Kunt u concreet aangeven welke verbeteringen en adviezen in efficiëntie u aan gemeente Amsterdam wilt meegeven als het gaat om: ○ Rapportage en verantwoording: welke vorm, wat digitaal en welke frequentie; ○ Verantwoording en verrekening van gereden en niet gereden (delen van) routes.	Het strooimanagementsysteem kan hierin voorzien. Pas wel op voor leveranciersafhankelijkheid hierbij in relatie tot strooimaterieel. Er is al vele jaren een gestandaardiseerde norm voor de strooidata die elke strooierleverancier kan leveren. Het is ook van groot belang om dit goed in een eventuele aanbesteding voor aanschaf nieuw strooimaterieel te vermelden. Dit, om een te grote afhankelijkheid te voorkomen en de juiste data beschikbaar gesteld te krijgen. Integraal systeem en Open Source = belangrijk
6. Reikwijdte van de overeenkomst m.b.t. materieel		
	De gemeente Amsterdam stelt zichzelf periodiek de vraag of zij het strooimaterieel zelf moet blijven aanschaffen, onderhouden en vervangen. Mogelijk zijn er marktpartijen die dit beter kunnen, waarbij het ook beter afgestemd kan worden in de totale gladheidsbestrijding. De volgende vragen gaan hierover.	
21	De gemeente Amsterdam is benieuwd of marktpartijen bereid zijn om ook het strooimaterieel onder zijn/haar verantwoording te krijgen als onderdeel van de scope van de gladheidsbestrijding en hoe u dit zou willen vormgeven. Zie in het marktconsultatiedocument de tabel in paragraaf 2.6 Areaal bestaand strooimaterieel prioriteit 1, 2 en 3. A: Kunt u aangeven of u interesse heeft om het beheer en onderhoud als ook de toekomstige vervangingen / aanschaf van strooimaterieel onder uw verantwoording als onderdeel van de scope van gladheidsbestrijding in opdracht te krijgen? Indien uw antwoord "**JA**" is: Wat zijn dan de voorwaarden die u hierbij aan de gemeente Amsterdam stelt en hoe ziet u deze zo concreet mogelijk ingevuld? B; Hoe ziet u vanuit uw perspectief de overname huidig strooimaterieel, het onderhoud, de vervangingen en de aanschaf van nieuw strooimaterieel ingericht in proces en in resultaat? C: Indien uw antwoord "**NEE**" is: Kunt u toelichten waarom niet en wat voor u de no-go item(s) zijn?	**Samenvatting antwoord A/C:** Feit blijft dat de gemeente eindverantwoordelijk blijft. Er is een risico op (te grote) afhankelijkheid. Bijvoorbeeld bij faillissement van de opdrachtnemer heeft gemeente zowel geen opdrachtnemer voor de gladheidsbestrijdingsdienst als geen strooimaterieel. Vanuit de gladheidsbestrijdingsdienstverleners wordt hier niet te enthousiast op gereageerd. Overname betekent een extra risico voor deze partijen, wat resulteert in risico opslag en/of grotere investering. Incidenteel gebeurt dit, waarbij de contractduur dan wel een lange periode heeft van ca. 8-15 jaar. Het is ook niet de corebusiness van (wegenbouw) aannemers. Belangrijk hierbij is dat er goede locaties zijn waar strooimaterieel gestald kan worden, gereinigd, en waar het zout en vloeistof zich bevindt. Meest kansrijk is om een leverancier van strooimateriaal als partner in de overeenkomst te laten aansluiten. **Samenvatting antwoord B:** Het huidige areaal aan strooimaterieel? worden overgenomen voor de restwaarde die het heeft. Met de overname kan gelijk de keuze gemaakt worden voor vervanging of refurbishen / aanpassen. Tevens kan het onderhoud en de storingsafhandeling mogelijk beter en efficiënter ingericht worden door partners die hun eigen monteurs bijscholen bij de leverancier van het strooimaterieel.
22	Vanuit uw bedrijf en bedrijfsvoering is voor te stellen dat u niet alles zelf kan of wenst te realiseren. Gemeente Amsterdam is op zoek naar partners voor de gladheidsbestrijding en daarom benieuwd naar uw samenwerkingspartners of onderaannemers. Kunt u aangeven voor welk(e) deel/delen van de gladheidsbestrijdingsdiensten die voor u interessant zijn u dit in samenwerking met derden wenst of noodzakelijkerwijs uit te voeren, hetzij in de vorm van onderaanneming of als onderdeel van een samenwerkingsverband?	Hierop wordt beperkt antwoord gegeven. Strooimaterieel leveranciers kunnen en willen ook strooimanagementsysteem leveren. Maar niet allemaal (willen of kunnen dit). Sommige partijen zeggen alles te kunnen en willen. De (GWW) aannemers zoeken samenwerking voor het onderhoud van de voertuigen en samenwerking in onderneming i.r.t. de uitvoering.

23	Gemeente Amsterdam levert zelf het strooimiddel (zout). En kijkt hierbij ook naar verbetering in strooimateriaal als product. Dit om het 'zout' op een efficiënte(re) wijze te kunnen (laten) strooien, waardoor minder strooizout verloren gaat. Wat zijn de evt. gevolgen voor de marktpartijen als de gemeente als opdrachtgever besluit met ander zout of strooimiddel (vloeistof) te gaan strooien?	Bij wijziging van zout als strooimiddel is een test met het zout en de machine voor ingebruikname belangrijk te doen. Dit kan dan mogelijk ook leiden tot (het moeten) aanschaffen van duurzamer strooimaterieel (strooiers). Vermindering zoutverbruik zonder afbreuk te doen aan strooiresultaat. Belangrijk is dat de impact wél voor rekening en risico van gemeente Amsterdam is als OG.
	De Gemeente Amsterdam wenst efficiency en effectiviteit in de gladheidsbestrijdingsketen als het gaat om strooimaterieel (overname, onderhoud, vervanging, aanschaf). Het huidige areaal aan strooimaterieel vindt u in hoofdstuk 2 huidige situatie. De gemeente Amsterdam is hierbij op zoek naar informatie over inrichting van processen en een inschatting van de kosten. De volgende vragen gaan hierover.	
24	Welke processtappen onderkent u voor de overname van het bestaand areaal aan strooimaterieel en kunt u een inschatting geven van de kosten die u hiervoor rekent per type strooimaterieel?	Vooropname, waardebepaling (taxatie) en levensduurbepaling door leverancier, geen garantie meer, dus alle kosten zullen 1 op 1 op regie verrekend worden. Klein materieel als handstrooiers, handschuiven/scheppen, zoutkisten, zullen dan per stuk verrekend worden.
7. Looptijd van de overeenkomst i.r.t. investeringen		
28	In het marktconsultatiedocument wordt nog geen concrete contractduur voorgesteld omdat dit mede afhankelijk is van ontwikkelingen in de markt (materieel en gld-dienstverlening). De gemeente is echter wel geïnteresseerd naar wat de marktpartijen zien als optimale contractduur voor de te leveren diensten. Kunt u vanuit uw perspectief aangeven wat volgens u voor uw diensten de optimale looptijd van een overeenkomst is voor de gladheidsbestrijding met en zonder strooimaterieel als onderdeel van de scope? Dit met inachtname van de duurzaamheids- en strooimaterieel vragen en de eventueel door u te maken investering. Kunt u hierbij de voordelen en nadelen benoemen als de looptijd (veel) korter of langer wordt?	Genoemde looptijden liggen tussen de 8 en 15 jaar als er geïnvesteerd moet gaan worden. Een langere looptijd maakt dat dus de meeste en beste resultaten behaald kunnen worden op het gebied van duurzaamheid gezien de benodigde investeringen in zo uitstootvrij mogelijk. Zonder strooimaterieel kan de looptijd wat korter. Verder wordt geadviseerd na te denken over de overname bij einde contract door Amsterdam. Mogelijkheden zijn divers: • All-in contract • Alleen onderhoud • Alleen reparatie • Excl/incl/ vervangend vervoer • Lease kan ook Afschrijvingstermijn van strooiers richting de 15 jaar, dus ook lease voor een periode van 15 jaar