



Markconsultatiedocument: Concessie Collectief vervoerssysteem voor de Rotterdamse haven

Aanbestedende dienst: Stichting Zuid-Holland Bereikbaar

Datum: 03-06-2026

Inkoopadviseur: L. Oosterman

Dit document is met zorg opgesteld. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Over Zuid-Holland Bereikbaar	3
1.2 Inleiding	3
1.3 Aanleiding en beschrijving van de opdracht	3
Aanleiding	3
1.4 Doel marktconsultatie	4
Hoofdstuk 2 Onderwerpen marktconsultatie	4
2.1 Het project Bereikbare Haven Rotterdam	4
Medewerkers en vacatures haven	4
Het project Versterking bereikbare werkplekken Haven Rotterdam	4
2.2 Huidige situatie	5
De pilots	6
Huidige en potentiële gebruikers	6
2.3 Gewenste situatie	7
2.4 Doelstelling van het project	7
2.5 Gebruikers en doelgroep	7
2.6 Concept oplossing	8
2.7 Binnen en buiten de scope	9
2.8 Contract- en inkoopvorm	10
2.9 Financieel kader	11
2.10 Juridische en fiscale aandachtspunten	11
Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)	11
Onbelaste reiskostenvergoeding	11
Hoofdstuk 3 vragen aan de markt	12
Hoofdstuk 4 Procedure marktconsultatie	14
Hoofdstuk 5 Administratieve voorwaarden marktconsultatie	14
Hoofdstuk 6 Bijlagen	14

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Over Zuid-Holland Bereikbaar

Zuid-Holland Bereikbaar (hierna 'ZHB') is een samenwerking van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam, Metropoolregio Den Haag Rotterdam (hierna 'MRDH'), Havenbedrijf Rotterdam en ProRail. De hoofdtaak van ZHB is het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Holland. Om dit te realiseren zorgt ZHB, met de partners, dat de hinder tijdens werkzaamheden beperkt blijft en levert ZHB een bijdrage aan de duurzame mobiliteitstransitie.

1.2 Inleiding

Zuid-Holland Bereikbaar is een concessieopdracht aan het voorbereiden voor een collectief vervoersysteem binnen de Rotterdamse Haven. Dit collectief vervoersysteem moet bestaan uit een platform dat vervoer organiseert met Carpooling en Vanpooling, (onderlinge) betalingen faciliteert en een stevige link verzorgt naar de regionale Maasvlaktehopper van EBS. Het gaat om een concessieopdracht zoals bedoeld in deel 2a van de Aanbestedingswet 2012. Deze opdracht zal Europees worden aanbesteed.

Ter voorbereiding van de aanbesteding wil ZHB met behulp van deze marktconsultatie toetsen of en hoe de uitvraag aansluit bij de markt. De marktconsultatie zal bestaan uit een schriftelijke ronde en individuele gesprekken.

1.3 Aanleiding en beschrijving van de opdracht

Aanleiding

Vijf partijen (Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf, MRDH, Provincie Zuid-Holland en Deltalinqs) hebben gezamenlijk geconstateerd dat de bereikbaarheid van de werklocaties in het havengebied ernstig tekortschiet en ZHB opdracht gegeven hierbij te helpen. Dit leidt, in combinatie met een groot nationaal en regionaal personeelstekort, tot veel openstaande arbeidsplaatsen in de haven.

De reistijden met het OV zijn 2 tot 6 keer zo lang als met de auto, OV-tijden sluiten niet aan bij de werktijden van ploegendiensten en 's nachts ontbreekt OV vrijwel volledig. Versterking van het OV-busvervoer is niet mogelijk door de ruimtelijke structuur met schiereilanden (piereilanden) en doodlopende straten, in combinatie met de lage arbeidsdichtheden en de grote afstand tussen poort en werkplaats. Dit leidt tot onbereikbaarheid voor mensen zonder auto en een beperkt arbeidspotentieel in de haven. Nieuwe vervoersvoorzieningen door de Blankenburgtunnel en de Maasvlaktehopper hebben daarin verbetering gegeven. Grotere bedrijven organiseren veel eigen bedrijfsvervoer maar voor hen is dat niet altijd kosteneffectief. Voor MKB en kleinere bedrijven is die optie er vanwege de beperkte schaal vaak al niet waardoor zij zijn aangewezen op een collectief systeem. Met collectief vervoer kan bereikbaarheid beter op maat en meer kosteneffectief worden gerealiseerd.

Momenteel draait er een pilot voor Carpooling en Vanpooling via twee marktpartijen. ZHB zoekt naar een structurele en toekomstbestendige oplossing voor in ieder geval de periode 2027 – 2030. Het systeem moet op termijn grotendeels zelfstandig functioneren. De huidige marktpartijen die de pilot verzorgen mogen zich ook inschrijven op de aanbesteding.

1.4 Doel marktconsultatie

Met deze marktconsultatie wil ZHB:

- valideren of het collectief vervoerssysteem (financieel) haalbaar is;
- inzicht krijgen in beschikbare oplossingen in de markt;
- inzicht krijgen in de exploitatierisico's en beheersmaatregelen;
- voorkomen dat de aanbesteding onrealistische eisen heeft.

Hoofdstuk 2 Onderwerpen marktconsultatie

2.1 Het project Bereikbare Haven Rotterdam

Medewerkers en vacatures haven

Er zijn 192.000 directe en indirecte banen gekoppeld aan de Rotterdamse haven. In het havengebied zelf zijn ongeveer 90.000 arbeidsplaatsen. Momenteel staan er rond de 6000 vacatures open in de haven en de verwachting voor 2030 is dat dit oploopt tot 10.000-25.000.

Oorzaken van de grote en toenemende hoeveelheid openstaande vacatures:

- Vergrijzing
- Dalende instroom werkenden
- Dalende uitstroom onderwijs
- Personeelstekorten in alle sectoren
- Energietransitie vraagt om andere banen
- Fysieke en psychologische afstand haven en stad

Het project Versterking bereikbare werkplekken Haven Rotterdam

Het project Versterking bereikbare werkplekken Haven Rotterdam is voor zowel potentiële als huidige medewerkers in de haven interessant omdat het direct inspeelt op hun belangrijkste mobiliteitsbehoeften: betrouwbare en betaalbare bereikbaarheid die aansluit op werktijden in de haven. In de huidige situatie is reizen met het OV naar grote delen van de haven onaantrekkelijk en bijna onmogelijk. Door de extra inzet van drie nieuwe vervoersoplossingen, te weten: 1) de Maasvlaktehopper, 2) Carpooling en 3) Vanpooling ontstaat een flexibel en vraaggestuurd systeem dat beter aansluit op zowel dagdiensten als ploegendiensten. De systemen vullen elkaar aan en versterken de bereikbaarheid.

Het is de bedoeling dat het systeem, voor mensen met en zonder auto, van de haven een aantrekkelijke en bereikbare werkplek maakt. Op die manier wordt de potentiële arbeidspopulatie voor werken in de haven naar verwachting groter en worden vacatures makkelijker vervuld. Nu geeft 88% van de werkgevers aan dat de bereikbaarheid van de werkplek zonder auto een drempel is bij de werving van nieuw personeel. Het komt vaak voor dat werkgevers mensen moeten afwijzen, omdat ze simpelweg geen vervoer hebben. Door collectief vervoer aan te bieden met een reistijd die max 1,3 keer de reistijd met de auto bedraagt en betaalbaar is kan dit worden gerealiseerd. Het is de bedoeling dat er in 2030 een dekkend operationeel collectief vervoersysteem is in het hele havengebied.

De ambitie is om uiteindelijk 30% van het totaal aantal werknemers te vervoeren met het collectieve vervoerssysteem. Ook moet een oplossing worden gegeven voor het ontbreken van OV in de nacht voor ploegendiensten. Daarmee is het systeem ook aantrekkelijk voor veel (huidige) werknemers.

2.2 Huidige situatie

In de Botlek loopt sinds oktober 2025 een pilot met twee leveranciers en de Maasvlaktehopper. Eén leverancier verzorgt de Carpooling, terwijl de andere verantwoordelijk is voor de inzet van busjes voor Vanpooling. In de opstartfase kregen medewerkers de mogelijkheid om drie maanden gratis gebruik te maken van het vervoer, oorspronkelijk tot 1 februari 2026. Deze periode is later verlengd tot en met juni 2026. Na deze periode wordt een beperkte kilometerbijdrage gevraagd, structureel lager dan de kilometervergoeding die werkgevers uitkeren aan medewerkers. Zo blijft het financieel interessant voor medewerkers om in te stappen.

De pilot is gefaseerd uitgerold volgens een clustergerichte aanpak binnen de verschillende havengebieden. De eerste stap richtte zich op het verbeteren van de bereikbaarheid in de Botlek, te beginnen met een bedrijvencluster rondom onder andere de Prof. Gerbrandyweg en de Botlekweg. In deze fase is het collectieve vervoerssysteem specifiek voor dit cluster ingericht, zodat ervaring kon worden opgedaan met de vraag, het gebruik en de operationele organisatie. Vanaf januari 2026 is de pilot opgeschaald naar het volledige Botlekgebied. Deze gebiedsgerichte aanpak maakt het mogelijk om het vervoer efficiënt te organiseren langs logische routes, gedeelde toegangspunten en vergelijkbare werktijden.

In de Botlek zijn inmiddels Carpooling, Vanpooling en de hopper geïntroduceerd. De hopper, die eerder al actief was op de Maasvlakte en in de Europoort, is daarmee uitgebreid naar de Botlek.

In verband met de invoering van betaald parkeren en het toewerken naar het schrappen van een aantal buslijnen in 2027 komt het Waalhaven/Eemhaven gebied er in 2026 vervroegd bij. Dit gebied heeft een stedelijkere ligging dan de Botlek, wat naast Carpooling en Vanpooling mogelijk ook ruimte biedt voor lichtere vervoeroplossingen. ZHB staat open voor voorstellen van de markt die hierop inspelen, mits deze passen binnen het collectieve vervoerconcept.

Na de zomer van 2026 wordt bepaald op welke termijn wordt opgeschaald naar de Europoort en Maasvlakte. Zo groeit het systeem stapsgewijs van een geconcentreerde start in de Botlek naar een dekkend collectief vervoersnetwerk voor de gehele haven in 2030.

De pilots

Carpooling

De leverancier voor de Carpooling beschikt over een eigen bestaand carpoolplatform waar gebruikers zich kunnen aanmelden, ritten kunnen plannen (zowel vooruit als ad-hoc) en delen. Het platform stelt matches voor. Deze pilot is vooral gericht op werknemers met vaste werktijden. Via het platform worden de betalingen rechtstreeks geregeld. Daarnaast heeft de leverancier een real-time dashboard en worden er periodieke evaluaties gedaan.

Vanpooling

De leverancier voor de Vanpooling richt zich voornamelijk op ploegendiensten, maatwerkvervoer. Voor deze pilot worden elektrische 9 persoons voertuigen ingezet. Dit gaat via een apart platform waar medewerkers zich kunnen aanmelden. Beide leveranciers werken nauw met elkaar samen tijdens deze pilot.

Huidige en potentiële gebruikers

In de Botlek zijn op dit moment 50 vaste carpoolers per week en een aantal aanmeldingen voor de vanpool dienstverlening. In de Maasvlaktehopper zitten we op ongeveer 70 reizigers per week voor het Botlekgebied. Dit brengt het totaal ongeveer op 120 structurele reizigers per week.

Het potentieel is echter veel groter, omdat nog veel clustergebieden en bedrijven niet actief betrokken zijn bij het project en dus nog niet aan het communiceren zijn. Ook zijn we pas recent gestart met directe reizigersbenadering door het inrichten van een out of home en geo-fencing campagne. De gecombineerde benaderwijze van zowel bedrijven als reizigers zelf is essentieel voor het bereiken van de volledige doelgroep.

Het doel voor eind 2026 is om tussen de 150 en 1500 vaste reizigers in het systeem te hebben. Dat is berekend en vastgesteld op basis van de potentiële doelgroep in de Botlek en de Waalhaven/Eemhaven, waarvan we weten dat er minimaal 20.000 medewerkers werken. In totaal werken ongeveer 90.000 mensen in de Rotterdamse Haven, waarbij tot 2030 de doelgroep in de gefaseerde aanpak stapje voor stapje groter wordt.

2.3 Gewenste situatie

De gewenste situatie is een concessiehouder die een platform organiseert waaruit deelnemers (werknemers uit de Rotterdamse haven) hun woon-werkverkeer kunnen boeken, betalen en betalingen ontvangen (als chauffeur), dat het vervoer via Vanpooling en Carpooling organiseert en deelnemers de mogelijkheid biedt om gebruik te maken van de bestaande Maasvlaktehopper. Het is de opzet dat werknemers uit het havengebied met een kleine bijdrage vanuit hun onbelaste reiskostenvergoeding (ca. €0,10-0,12 per km) hun carpool/vanpool rit kunnen boeken, chauffeurs van carpool een ritvergoeding ontvangen en chauffeurs van vanpool een vrijwilligersvergoeding ontvangen.

In 2026 dient het platform in ieder geval in de gebieden Botlek, Vondelingenplaat en Waal-Eemhaven actief te zijn. In 2027, of eerder als daartoe aanleiding is, dient het platform voor de hele haven beschikbaar te zijn.

Op termijn bieden zelfrijdende voertuigen potentie voor grote kostenreductie. Het is gewenst dat het platform een opstap biedt naar deze doorbraak (zie ook vraag 9 in hoofdstuk 3).

2.4 Doelstelling van het project

Het doel van dit project is om de arbeidsplaatsen in de Haven van Rotterdam beter bereikbaar te maken voor (potentiële) medewerkers zonder auto. Daarnaast is het onderliggend doel hiervan om mensen uit de auto te krijgen met de financiële besparing als trigger.

ZHB en de deelnemende partijen hebben de volgende doelstellingen met de inzet van het collectief vervoerssysteem:

- Het collectief vervoerssysteem moet bijdragen aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van werkplekken in de Rotterdamse Haven
- Het gebruik moet eenvoudig en toegankelijk zijn voor registratie en betalingen.
- Zowel chauffeurs als meerijders dienen hun recht op onbelaste reiskostenvergoeding te behouden.
- Het systeem moet op termijn grotendeels zelfstandig kunnen functioneren met beperkte publieke bijdrage.

2.5 Gebruikers en doelgroep

Het collectief vervoerssysteem richt zich op (potentiële) medewerkers die werkzaam zijn in de haven van Rotterdam. Het project wenst in 2030 7,5% van het totaal aantal werknemers in het havengebied als deelnemer te hebben. Bij het uitgangspunt van 90.000 medewerkers komt dit neer op 6.750 reizigers. De ambitie is dat het systeem na 2030 blijft doorgroeien.

2.6 Concept oplossing

In dit document worden de volgende definities gehanteerd: **Carpooling**: een medewerker rijdt in zijn of haar eigen auto en neemt één of meer collega's mee. De chauffeur ontvangt een km-vergoeding van de meerijders. **Vanpooling**: een gehuurd of geleast busje (maximaal 9 personen inclusief chauffeur) wordt bestuurd door één medewerker-chauffeur; de overige inzittenden zijn passagiers. De chauffeur ontvangt een vrijwilligersvergoeding per rit.

Beide vormen vallen onder de uitzondering voor particulier personenvervoer in de Wet personenvervoer 2000 (zie §2.10).

Het collectief vervoerssysteem moet kunnen concurreren met de eigen auto als vervoerskeuze. Dit stelt eisen aan gebruiksvriendelijkheid, betaalbaarheid en de uitstraling van het systeem: het moet een systeem zijn waar medewerkers bewust voor kiezen, niet een noodoplossing. ZHB wil de marktpartijen uitdagen om hiervoor met onderscheidende, aantrekkelijke oplossingen te komen waarbij ruimte is voor alternatieve businessmodellen en ruimte is voor private investeringen en partijen risicodragen.

Het platform voor het collectief vervoerssysteem moet in ieder geval beschikken over de volgende functionaliteiten:

- Het platform moet via een website en app toegankelijk en aantrekkelijk zijn voor aanmelding en gebruik
- Het platform moet het aanbod en matching voor carpoolen tussen chauffeurs en medereizigers verwezenlijken
- Opdrachtnemer dient een vanpool aanbod (lease van vanpool busjes) te verzorgen in combinatie met de matching tussen chauffeurs en medereizigers
- Het platform verzorgt de betalingsmogelijkheid om reizigersbijdragen te ontvangen en chauffeursvergoedingen en carpoolvergoedingen te betalen.
- Opdrachtnemer verzorgt een taxidienst c.q. thuisbrenggarantie indien een rit niet uitgevoerd kan worden
- Het platform int een klein bedrag per km (in de orde grootte van €0,01-0,02 per km) voor alle uitgevoerde reizen. Dit bedrag wordt afgedragen aan een opdrachtgever en ingezet voor de bekostiging van aanvullende diensten, waaronder (een deel van) de Maasvlaktehopper. Dit mechanisme maakt het systeem mede financieel houdbaar op de langere termijn.

Het is en blijft van belang bij het collectief vervoerssysteem dat medewerkers hun onbelaste reiskostenvergoeding (thans €0,23 cent per kilometer) hiervoor kunnen inzetten waardoor deelname financieel aantrekkelijk kan zijn voor medewerkers. Dit is nadrukkelijk ook een wens van werkgevers in het havengebied, die hun medewerkers actief willen ondersteunen bij het gebruik van collectief vervoer. Dit verlaagt de drempel voor bestaande en toekomstige werknemers zonder auto of rijbewijs en vergroot de keuzevrijheid voor werknemers die minder afhankelijk willen zijn van hun eigen voertuig. Als medewerkers als chauffeur optreden en hun collega's meenemen met de Carpool of Vanpool, ontvangen ze nog een aanvullende vergoeding per rit.

Daarmee voldoet het project in belangrijke mate aan de behoeften van verschillende typen medewerkers: kortere en voorspelbare reistijden (maximaal 130% van de autoreistijd), bereikbaarheid tijdens vroege en late diensten, flexibiliteit bij onverwachte situaties en een betaalbare oplossing zonder extra administratieve lasten. Daarnaast speelt het systeem in op sociale en praktische behoeften, zoals samen reizen met collega's, voldoende mobiliteitsoplossingen bij uitval en digitale gebruiksvriendelijkheid via reserveringsapps. Voor medewerkers betekent dit meer zekerheid, minder vervoersstress en in alle situaties zelfs financieel voordeel. Het project draagt daarmee niet alleen bij aan betere bereikbaarheid, maar ook aan werktevredenheid en bredere toegang tot banen in de haven, met name voor mensen die nu geen passend vervoersalternatief hebben.

De combinatie van:

- **Hopper** (focus last mile-oplossing),
- **Carpooling** (focus dagdiensten),
- **Vanpooling** (focus ploegendiensten),

moet leiden tot een dekkend, flexibel en complementair mobiliteitssysteem voor het havengebied. ZHB staat open voor voorstellen waarin marktpartijen deze combinatie aanvullen of onderdelen anders invullen, mits het geheel bijdraagt aan de doelstellingen van het collectief vervoerssysteem.

2.7 Binnen en buiten de scope

Vanpooling vormt een kernonderdeel van het collectief vervoerssysteem. De combinatie van Vanpooling, Carpooling en de Maasvlaktehopper is de basis van de beoogde oplossing. ZHB staat open voor onderbouwde alternatieven waarin marktpartijen één of meer van deze componenten anders invullen, mits het geheel aantoonbaar bijdraagt aan de doelstellingen: voldoende bereikbaarheid, betaalbaarheid en schaalbaarheid naar 2030. Partijen die een afwijkende invulling voorstellen, worden gevraagd dit te onderbouwen met verwachte effecten op reizigersaantallen, kosten en risicoverdeling.

De scope van de concessie omvat het volgende:

- Eén digitaal platform waar Carpooling, Vanpooling en de link naar de bestaande Maasvlaktehopper beschikbaar is voor werknemers.
- Een toewijzingsmechanisme dat reizigers bundelt in carpools, vanpools, of de Maasvlaktehopper afhankelijk van de aantallen
- Werknemers kunnen hun onbelaste reiskostenvergoeding inzetten om ritten in te kopen en/of als chauffeur aan te melden.
- Het platform zorgt voor de financiële afwikkeling tussen de gebruiker en chauffeur en kostenafdracht aan opdrachtgever.
- Het beschikbaar stellen van busjes (tot maximaal 9 personen) welke ingezet kunnen worden voor de Vanpooling.

- Klantenservice, support en operationele monitoring
- Taxi service bij uitval van ritten
- De werving van gebruikers maakt deel uit van de scope van de concessie. Dit omvat zowel campagnes en communicatie richting werknemers als de dienstverlening rondom instroom en onboarding.

Gewenste aanvulling op scope:

- De inzet van zelfrijdende voertuigen
- Integratiemogelijkheden met de Maasvlaktehopper na afloop van de concessie

Buiten de scope valt:

- De Maasvlaktehopper zelf valt buiten de scope van deze concessie. Hiervoor bestaat al een afzonderlijke concessie. Wél verwacht ZHB een maximale integratie vanuit reizigersperspectief: één reisplanning, geïntegreerde boeking en betaling, minimale overstaptijd en sluitende operationele afstemming. Marktpartijen worden uitgedaagd aan te geven hoe zij deze integratie concreet realiseren en welke data-uitwisseling daarvoor nodig is. Dit is een expliciet gunningscriterium in de aanbesteding.
- Ook bestaande of toekomstige OV-oplossingen uit andere concessiegebieden in de haven.
- De benadering van werkgevers wordt vooralsnog door ZHB opgepakt. ZHB is benieuwd hoe marktpartijen hun rol in de gebruikerswerving zien: welke aanpak hanteren zij, hoe zien zij de samenwerking met ZHB bij het bereiken van werkgevers, en welke synergie zien zij tussen hun platform en een actieve wervingsstrategie?

2.8 Contract- en inkoopvorm

De beoogde start van de concessie is 1 januari 2027 met een implementatie periode. De initiële looptijd bedraagt drie jaar, met tweemaal de optie tot verlenging van één jaar. De concessieverlener is niet verplicht deze verlengingsopties te gebruiken. De looptijd is gekozen om genoeg tijd te bieden voor de doorontwikkeling, gebruik en optimalisatie van het systeem.

De aanbesteding zal worden beoordeeld op basis van een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve criteria. ZHB denkt hierbij aan: het plan van aanpak en de visie op het systeem, het vermogen om partijen (werkgevers, werknemers) gezamenlijk te mobiliseren, duurzaamheid (waaronder de inzet van elektrische voertuigen en de omgang met laadinfrastructuur), en de verwachte reizigersaantallen in relatie tot het gevraagde budget. Marktpartijen wordt ook gevraagd aan te geven in hoeverre zij zien dat het systeem op termijn commercieel levensvatbaar kan worden. De exacte wegingsfactoren worden uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.

2.9 Financieel kader

ZHB beschikt over een initieel budget voor de concessie van € 175.000 per jaar voor een looptijd van 3 jaar. Er is een mogelijkheid tot verlenging.

2.10 Juridische en fiscale aandachtspunten

ZHB onderzoekt nog vanuit welke juridische entiteit de concessie wordt verleend en wie formeel als opdrachtgever optreedt en hoe de rolverdeling wordt gezien tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. ZHB vraagt marktpartijen aan te geven met welk type opdrachtgever of entiteit zij bij voorkeur willen samenwerken, en welke organisatievorm naar hun oordeel het beste past bij een langdurige, stabiele samenwerking. Deze input wordt meegewogen in de verdere uitwerking van de aanbestedingsstructuur. Bij de inzet van het collectief vervoerssysteem dient er rekening gehouden te worden met een aantal juridische en fiscale aandachtspunten zoals hieronder aangegeven.

Wet personenvervoer 2000 (Wp2000)

Het vervoer moet voldoen aan de uitzonderingsbepaling voor particuliere Carpooling (artikel 2 lid 5 Wp2000). De Carpooling en Vanpooling mag juridisch niet onder de Wp2000 vallen. Dit betekent dat er aan alle volgende eisen moet worden voldaan:

1. Auto is voor max. 9 personen inclusief chauffeur
2. De vergoeding mag niet groter zijn dan de vervoerskosten (wettelijke kosten uit het BP2000)
3. Er mag geen sprake zijn van beroep of bedrijf (niet commercieel)
4. Eventuele vrijwilligersbijdrage is gemaximeerd op € 2.000 per jaar

Een specifiek aandachtspunt betreft de taxidienst als mobiliteitsgarantie bij uitval van een rit. Het is nog niet definitief vastgesteld of en hoe deze dienst georganiseerd kan worden zonder onder de vergunningsplicht van de Wp2000 te vallen. ZHB vraagt marktpartijen aan te geven hoe zij dit element juridisch en operationeel inrichten, en welke risico's zij hierin zien.

Onbelaste reiskostenvergoeding

Het is voor de gebruikers van belang dat zij hun onbelaste reisvergoeding behouden. Fiscaal houdt dat in dat er geen sprake mag zijn van vervoer vanwege de werkgever. Werkgevers mogen Carpooling wel stimuleren maar verder geen invloed op uitoefenen. Daarnaast heeft een medewerker geen recht op reiskostenvergoeding over eventuele omrijkilometers.

Hoofdstuk 3 vragen aan de markt

ZHB vraagt de markt om te reageren op onderstaande vragen. Onderbouwing is hierbij belangrijker dan volledigheid. U bent niet verplicht alle vragen te beantwoorden. De antwoorden kunt u in de bijgevoegde Word-document invullen en indienen via de berichtenmodule van TenderNed.

Uw organisatie en eerste reactie

Vraag 1: Wat is uw eerste reactie en visie ten aanzien van het voornemen van ZHB om deze concessie voor een financieel duurzaam en opschaalbaar collectief vervoersysteem aan te besteden?

Vraag 2: Wat voor type(en) dienstverlening biedt uw organisatie aan?

Vraag 3: Bent u bereid en in staat het gevraagde als zelfstandige partij te organiseren? Of ziet u meerwaarde in inschrijven als consortium? Met welke type partners zou u dat dan doen, en welke meerwaarde levert die samenwerking op voor de uitvoering van de concessie?

Haalbaarheid en businessmodel

Vraag 4: In hoeverre vindt u het voorgestelde systeem haalbaar en toepasbaar? Zowel operationeel als financieel? Wij gaan uit van een reistijdnorm van maximaal 130% van de autoreistijd en een gebruikersbijdrage van ca. €0,10-0,12 per km. Zijn dit naar uw ervaring realistische parameters? Waar liggen de kritische grenzen?

Vraag 5: Kunt u inzicht geven in het businessmodel dat u voor ogen heeft? Wij denken daarbij aan: welke inkomstenstromen ziet u (reiziger, werkgever, overheid), bij welk reizigersvolume is het systeem kostendekkend, en vanaf welk punt acht u commerciële levensvatbaarheid realistisch zonder structurele publieke subsidie?

Vraag 6: In hoeverre bent u bereid risicodragend deel te nemen? Dat wil zeggen: eigen investeringen te doen in ruil voor een groter aandeel in de opbrengsten? Welk businessmodel past daarbij en welke publieke randvoorwaarden zijn daarvoor noodzakelijk?

Het vervoersysteem en de technologie

Vraag 7: Beschikt u over een platform dat de gevraagde functionaliteiten ondersteunt (matching, boeken, betalen, vergoeden, monitoring)? Over welke onderdelen beschikt u al en welke investeringen zijn nog nodig?

Vraag 8: Hoe realiseert u een naadloze integratie met de Maasvlaktehopper vanuit reizigersperspectief? Denk aan geïntegreerde reisplanning, boeking en betaling, minimale overstaptijd, data-uitwisseling en operationele samenwerking. Waar ziet u de grootste kansen en knelpunten?

Vraag 9: Welke rol ziet u voor zelfrijdende voertuigen in dit systeem? Vanaf welk jaar acht u hun inzet in het havengebied realistisch haalbaar? Welke integratiemogelijkheden ziet u vóór die tijd én welke mogelijkheden komen daarna beschikbaar? Hoe zou u het platform nu al zo ontwerpen dat die transitie soepel verloopt?

Vraag 10: Hoe gaat u om met duurzame oplossingen, met name de inzet van elektrische busjes voor Vanpooling? Hoe adviseert u over de omgang met laadinfrastructuur in het havengebied?

Opstarten en opschalen

Vraag 11: Het systeem kampt in de startfase met een kip-ei-probleem: te weinig gebruikers om goede matches te maken, te weinig matches om gebruikers aan te trekken. Hoe zou u dit opstartprobleem aanpakken? Welke concrete aanpak hanteert u en welke rol neemt u daarin zelf?

Vraag 12: Welke rol ziet u voor uzelf in de werving van gebruikers, zowel werknemers als werkgevers? Hoe verhoudt uw aanpak zich tot de rol die ZHB nu vervult in werkgeverscontacten, en welke synergie ziet u daartussen?

Risico's, juridisch en organisatorisch

Vraag 13: Welke risico's ziet u in het voorgestelde plan? Denk aan de Wp2000-compliance, fiscale eisen rondom de reiskostenvergoeding, aansprakelijkheid bij uitval, databeheer en de opschaling vanuit reizigersperspectief. Hoe beheert u die risico's?

Vraag 14: De juridische entiteit van de opdrachtgever is nog niet definitief vastgesteld. Met welk type opdrachtgever of organisatievorm werkt u het liefst samen voor een langdurige, stabiele samenwerking? Welke organisatievorm past naar uw oordeel het beste bij dit type concessie?

Vraag 15: Hoe staat u tegenover het koppelen van KPI's aan betalingen. Dat wil zeggen: prestatieafhankelijke vergoeding in plaats van een vaste concessievergoeding? Welke KPI's acht u realistisch en eerlijk, en hoe zou u dat contractueel willen inrichten?

Aanvullend

Vraag 16: Welke vergelijkbare collectieve vervoersprojecten kent u (in Nederland of elders in Europa) en wat zijn de belangrijkste lessen voor een project als Bereikbare Haven? Is uw organisatie zelf betrokken (geweest) bij dergelijke projecten? Zo ja: wat waren de resultaten, waar liep u tegenaan en wat zou u een volgende keer anders doen?

Vraag 17: Zijn er onderdelen die wij buiten scope hebben geplaatst maar die u juist als kans ziet? Of zijn er onderdelen in scope die u als onnodig risicovol beschouwt?

Vraag 18: Heeft u nog aanvullende aandachtspunten waarvan u adviseert dat ZHB deze meeneemt in de verdere uitwerking van de aanbesteding?

Hoofdstuk 4 Procedure marktconsultatie

De marktconsultatie bestaat uit een schriftelijke ronde en individuele gesprekken. In het invuldocument vragen we u om aan te geven of u open staat voor een individueel gesprek.

De gesprekken vinden plaats op het kantoor van ZHB of digitaal via Microsoft Teams. De geplande data en tijdstippen zijn donderdag 2 juli van 9 tot 13 uur en woensdag 8 juli van 9 tot 13 uur. Een geanonimiseerde samenvatting van alle antwoorden en gespreksverslagen zal na afloop van de gesprekken gedeeld worden via TenderNed.

Het is niet toegestaan om vragen te stellen aan de huidige exploitanten van de Carpool, Vanpool en Hopper.

Na afronding van deze marktconsultatie zal ZHB de aanbesteding verder uitwerken en naar verwachting dit jaar publiceren. De gunning van deze concessie is gepland voor 2027.

Hoofdstuk 5 Administratieve voorwaarden marktconsultatie

U dient uw reactie uiterlijk in te dienen op **maandag 29 juni, uiterlijk om 12:00 uur**, in de berichtenmodule van deze marktconsultatie in TenderNed

De reacties worden vertrouwelijk behandeld en geanonimiseerd verwerkt.

Hoofdstuk 6 Bijlagen

- Bijlage A: Invuldocument