



Samenvatting marktconsultatie: Concessie collectief vervoerssysteem voor de Rotterdamse haven

Aanbestedende dienst: Stichting Zuid-Holland Bereikbaar

Datum: 07-08-2026

Inkoopadviseur: L. Oosterman

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

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Herhaling doel marktconsultatie

De volgende doelen zijn voorafgaand aan deze marktconsultatie gesteld:

- 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.

1.2 Verloop marktconsultatie

Op 3 juni 2026 is het marktconsultatiedocument inclusief bijlagen gepubliceerd op TenderNed. Er zijn 7 reacties binnengekomen. Op 2, 8 en 9 juli hebben er met 6 partijen individuele gesprekken plaatsgevonden. Het verdere verloop van het project wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 2 Samenvatting en conclusies

Alle reacties en individuele sessies zijn geanonimiseerd en samengevat. Vertrouwelijke bedrijfsinformatie en concurrentiegevoelige gegevens zijn niet opgenomen.

2.1 Samenvatting ontvangen reacties

Algemeen beeld

De geconsulteerde partijen ondersteunen de ambitie om te komen tot een financieel duurzaam, schaalbaar en toekomstbestendig vervoerssysteem. Daarbij wordt het belang benadrukt van:

- verbetering van de bereikbaarheid van werklocaties;
- vermindering van afhankelijkheid van individueel autogebruik;
- ondersteuning van duurzaamheidsdoelstellingen;
- het vergroten van de aantrekkelijkheid van de arbeidsmarkt in het havengebied.

Er wordt geadviseerd om verschillende vervoersopties aan te bieden. Veel partijen zien meerwaarde in samenwerking tussen verschillende typen marktpartijen om zo een volledig aanbod te realiseren. Een duidelijke rolverdeling en governance-structuur zijn daarbij essentieel voor het succesvol functioneren van het systeem.

Kritieke massa en werkgevers

De partijen benadrukken dat een gefaseerde invoering wordt aanbevolen. Er is een kritieke massa nodig om voldoende gebruik en een betrouwbare dienstverlening op te bouwen. Ook benadrukken vrijwel alle partijen de rol van de werkgever. Actieve betrokkenheid van werkgevers wordt breed gezien als voorwaarde voor een duurzaam systeem.

De werkgever wordt gezien als een belangrijke succesfactor voor:

- gebruikerswerving;
- gedragsverandering;
- communicatie;
- financiële bijdrage;
- borging van een stabiele vervoervraag.

Financiering

Vanuit de partijen wordt vooral benoemd dat een toekomstbestendig systeem gefinancierd moet worden door een combinatie van gebruikersbijdragen, werkgeversbijdragen en publieke bijdragen. Het realiseren van volledige financiële zelfstandigheid vraagt tijd en is sterk afhankelijk van schaalgrootte, gebruik en bezettingsgraad. De inzet op alleen reizigersbijdragen is volgens de partijen in beginsel niet voldoende om een duurzame exploitatie te garanderen.

Gebruiksvriendelijkheid

Er wordt benadrukt dat gebruiksvriendelijkheid en een naadloze aansluiting op bestaande mobiliteitsdiensten belangrijke aandachtspunten zijn. Daarbij is het vanuit reizigersperspectief wenselijk om één digitaal platform te hebben in plaats van losse systemen. De verschillende mobiliteitsoplossingen moeten elkaar aanvullen om zo verschillende reisbehoeften te kunnen bedienen.

Duurzaamheid en innovatie

Bij vanpooling wordt het belang van elektrische voertuigen benadrukt. Daarbij wordt wel aandacht gevraagd voor de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, omdat deze cruciaal is voor de inzet van elektrische voertuigen. Vanuit meerdere partijen wordt de visie op zelfsturende voertuigen gedeeld. Dit zal op korte termijn niet haalbaar zijn, maar met de data uit het potentiële collectieve vervoerssysteem kunnen wel slimme routes voor zelfrijdende voertuigen worden opgezet. Vanuit de markt is de vraag naar flexibiliteit in de uitvraag groot, zodat het systeem toekomstige innovaties gemakkelijk kan implementeren zonder dat hiervoor een geheel nieuwe aanbesteding nodig is.

Risico's en aandachtspunten

Er zijn een aantal risico's en aandachtspunten die Zuid-Holland Bereikbaar volgens de marktpartijen moet meenemen in de aanbesteding. Het gaat daarbij vooral om de volgende categorieën:

- de naleving van wet- en regelgeving;
- privacy- en gegevensbescherming;
- fiscale aspecten van mobiliteitsvergoedingen;
- aansprakelijkheidsverdeling;
- eigenaarschap, uitwisseling en gebruik van data.

Voor het gebruik van KPI's ligt het belang van de partijen vooral bij de inzet van KPI's die gekoppeld worden aan factoren waar de uitvoerende partij daadwerkelijk invloed op heeft.

Succesfactoren

Volgens de geconsulteerde partijen zijn de belangrijkste succesfactoren:

- Actieve betrokkenheid van werkgevers;
- Een gefaseerde en datagedreven uitrol;
- Een geïntegreerde reizigerservaring;
- Goede samenwerking tussen publieke en private partijen;
- Een robuust financieel model met gedeelde verantwoordelijkheid;
- Voldoende flexibiliteit om toekomstige ontwikkelingen en innovaties te kunnen opnemen in het systeem;
- Behalen van een kritieke massa per deelgebied vóórdat werving en uitrol in een volgend deelgebied plaatsvindt.

Conclusie

De markt onderschrijft de ambitie om te komen tot een duurzaam en schaalbaar collectief vervoerssysteem voor de Rotterdamse haven. Respondenten zien de grootste kans van slagen in een geïntegreerde mobiliteitsoplossing, ondersteund door digitale dienstverlening, sterke werkgeversbetrokkenheid, gefaseerde groei en samenwerking tussen meerdere partijen. Tegelijkertijd vragen zij aandacht voor financiële haalbaarheid, juridische kaders, gegevensbeheer en een duidelijke governance-structuur.

2.2 Samenvatting individuele gesprekken

Met de geconsulteerde partijen zijn prettige gesprekken gevoerd. Uit de gesprekken kwamen vergelijkbare punten naar voren. Er bestaat ook enige twijfel over de haalbaarheid van het plan. Meerdere partijen gaven aan dat het belang van werkgevers groot is en dat rekening moet worden gehouden met de doelgroep werknemers in de haven. De financiële situatie en werkomstandigheden verschillen ten opzichte van andere bedrijventerreinen. Ook de behoefte aan collectief vervoer ligt anders. Bij zowel carpooling als vanpooling moet rekening worden gehouden met grotere bedrijven met eigen terreinen, omdat dit samen reizen tussen medewerkers van deze bedrijven kan bemoeilijken.

Verder is het belang van een financiële incentive benadrukt. De financiële incentive is van belang om gebruikers in een platform te houden en het collectief vervoer te blijven gebruiken. Het creëren van een kritieke massa kan alleen als gebruikers daadwerkelijk het platform van het collectief vervoerssysteem gebruiken, waarbij hun ritten zichtbaar zijn voor andere gebruikers. Ook het belonen van het samen reizen dient alleen of zo veel mogelijk te gebeuren en enkel gestimuleerd te worden bij gebruik van het platform

Verder wordt het budget door meerdere inschrijvers niet toereikend geacht voor de beoogde oplossing uit de marktconsultatie. Het gestelde budget en de bijdrage zijn aan de lage kant om het systeem succesvol te maken.

Tot slot is de gebruikerservaring ook belangrijk. Bij slechte ervaringen haken mensen snel af waardoor zij het niet snel nog een keer proberen.

Hoofdstuk 3 Vervolg

3.1 Marktconsultatie

Binnen het projectteam is naar aanleiding van deze marktconsultatie en ter voorbereiding op de verwachte aanbesteding als eerste vervolgstap bepaald om een sessie met werkgevers uit de haven te organiseren. Hiermee wil het projectteam de behoeften vanuit de werkgevers ophalen, zodat het vervoerssysteem optimaal aansluit bij de behoeften van werkgevers en werknemers. Deze sessie vindt naar verwachting in september 2026 plaats.

Naar aanleiding van de resultaten uit die sessie en de marktconsultatie wordt het verdere vervolg van het traject bepaald. Als blijkt dat meer informatie vanuit de markt nodig is, wordt een tweede ronde en/of een nieuwe marktconsultatie georganiseerd.