

Innovaties binnen de keten

Resultaatmeting programma

‘Innovatief Reizen van en naar het station’

Eindrapport



Datum: 30-01-2014
Kenmerk: ANL001.VNHS

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Tel. 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail info@muconsult.nl
Internet www.muconsult.nl

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	I
1. Programma ‘Innovatief reizen van en naar het station’	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel en opzet	2
1.3 Resultaatmeting	5
1.4 Leeswijzer	7
2. Gerealiseerde verbeteringen/ vernieuwingen in voor- en natransport	8
2.1 Verbeteringen waar behoefte aan is	8
2.2 Aansluiting ingediende en geselecteerde projecten bij behoefte van (potentiële) treinreizigers	13
2.3 Bereikte projectresultaten	20
2.4 Marktkansen succesvolle projecten	31
3. Effectiviteit inzet instrumentenmix	38
3.1 Stimulerende werking van de instrumenten	38
3.2 Mate van diversiteit van partijen en ideeën	39
3.3 Samenhang en meerwaarde instrumentenmix	41
4. Conclusies, leerpunten en lessen	42
4.1 Conclusies	42
4.2 Leerpunten en lessen	43
Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording internetenquête	45
Bijlage 2 SUMO	48

Managementsamenvatting

Aanleiding en doel programma ‘Innovatief Reizen van en naar het station’

In 2007 is het Actieplan ‘Groeï op het Spoor’ opgesteld dat tot doel had het treingebruik met ten minste 5% per jaar te doen laten toenemen. Onderdeel van het Actieplan is het verbeteren van het voor- en natransport, onder meer door het stimuleren van nieuwe vormen van voor- en natransport. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (thans: Infrastructuur en Milieu) heeft Agentschap NL¹ gevraagd een programma op te zetten waarmee initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport zouden worden gestimuleerd. Deze vraag heeft geresulteerd in het programma ‘Innovatief reizen van en naar het station’ dat bestond uit een mix van drie instrumenten, te weten:

- ▶ Het Subsidieprogramma Innovatief reizen van en naar het station dat gericht was op ondernemers die een nieuwe dienst of product in het voor- en natransport van de treinreiziger willen leveren. Doel van het Subsidieprogramma was om 2 tot 4 succesvolle projecten op de markt te laten komen.
- ▶ De SBIR² Innovatief reizen van en naar het station in het kader waarvan ondernemers, onderzoeksinstituten, kennisinstellingen en lokale overheden voorstellen konden indienen voor een haalbaarheidsonderzoek (fase 1) naar en ontwikkeling (fase 2) van nieuwe producten, processen of diensten gericht op verbetering van gemak, comfort, beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van voor- en natransport. Doel van de SBIR was om te komen tot 2 uitgewerkte veelbelovende oplossingen voor knelpunten die vernieuwingen en verbeteringen belemmeren.
- ▶ De Nationale Reïsvraag, een prijsvraag die treinreizigers uitdaagde om met een originele oplossing te komen ter verbetering van de reis naar en van het station. Doel van de prijsvraag was om creatieve ideeën te genereren. Daarnaast bood de prijsvraag ook reizigersorganisaties een kans om hun ideeën in te brengen en werd de prijsvraag als een goed publiciteitsmoment gezien om de resultaten van het Subsidieprogramma en de SBIR onder de aandacht te brengen.

Voor de eerste twee instrumenten was een totaal budget van € 4,5 miljoen beschikbaar dat aan projecten kon worden toegekend. Aan de Nationale Reïsvraag was geen geldbedrag verbonden; de winnaars van de vak- en publieksprijs kregen een reis voor twee personen aangeboden.

Doel en opzet resultaatmeting

In opdracht van Agentschap NL heeft MuConsult een resultaatmeting uitgevoerd die tot doel had de resultaten van het programma ‘Innovatief reizen van en naar het station’ in kaart te brengen en na te gaan hoe de gekozen instrumentenmix in de praktijk heeft gewerkt. Deze doelstellingen zijn nader uitgewerkt in de volgende onderzoeksvragen:

1. In hoeverre heeft het programma geresulteerd in verbeteringen en vernieuwingen in het huidige aanbod aan voor- en natransport (aansluitend op de trein)?
2. In welke mate heeft de gekozen instrumentenmix bijgedragen aan het succes van het programma?
3. Welke leerpunten en lessen zijn hieruit te trekken voor toekomstige inzet van stimuleringsregelingen voor innovaties op het gebied van verkeer en vervoer?

¹ Sinds 1 januari is een groot deel van de kennis- en uitvoeringstaken van Agentschap NL op het gebied van milieu en leefomgeving ondergebracht bij Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

² SBIR, voluit Small BusinessInnovation Research, is een aanbestedingsinstrument dat door de Nederlandse overheid wordt ingezet voor het vinden van innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken.

Belangrijkste gegevensbron waren de (zelf)evaluaties die door of in opdracht van de projectleiders zijn uitgevoerd. Omdat, ondanks een dringend verzoek van Agentschap NL daartoe, niet alle (zelf)evaluaties volgens een (identieke) gestructureerde methode zijn uitgevoerd, verschilde de aard en kwaliteit van de informatie die uit de (zelf)evaluaties gehaald kon worden sterk per project. Zo waren voor veel projecten geen ervaringsgegevens van (potentiële) treinreizigers beschikbaar. Voor zover mogelijk is de informatie uit de zelfevaluaties aangevuld met informatie die via een internetenquête onder reizigers is verkregen. In deze enquête is onder meer ingegaan op negen projecten die in het kader van het Subsidieprogramma of de SBIR een bijdrage hebben ontvangen. Deze resultaatmeting geeft hiermee een beeld van de ontwikkelingen tot aan het tweede kwartaal van 2013.

Bijdrage programma aan verbeteringen en vernieuwingen in het huidige aanbod aan voor- en natransport

Voor het Subsidieprogramma zijn in totaal 38 projectvoorstellen ingediend, waarvan er 14 zijn geselecteerd en 12 daadwerkelijk zijn afgerond. In het kader van de SBIR zijn 55 projectvoorstellen voor een haalbaarheidsonderzoek (fase 1) ingediend, waarvan er tien zijn gehonoreerd. Vier van deze tien projecten zijn vervolgens door Agentschap NL geselecteerd om ook een onderzoek- en ontwikkelingstraject (fase 2) te doorlopen. Ten slotte zijn naar aanleiding van de Nationale Reisvraag 311 inzendingen ontvangen waarvan er tien voor de tweede ronde zijn genomineerd.

De gehonoreerde projecten hebben allen tot vernieuwingen en/of verbeteringen van het voor- en natransport binnen de reisketen geleid. Daarmee dragen de projecten bij aan de uiteindelijke doelstelling van het subsidieprogramma, namelijk het stimuleren van nieuwe initiatieven op het gebied van voor- en natransport. Daarbij lijkt op basis van de uitkomsten van de internetenquête en de Nationale Reisvraag (voor veel projecten ontbreken mede door de ontwikkelingsfase waarin zij zich ten tijde van de evaluatie bevonden concrete ervaringsgegevens) geconcludeerd te mogen worden dat er voor verschillende projecten kansen op een succesvolle, grootschalige implementatie lijken te zijn. Zo zijn er mede door de bijdrage vanuit het Subsidieprogramma zes succesvolle projecten op de markt gekomen, namelijk:

- ▶ De E-fiets, een elektrische fiets die door OV-fietsabonnees gehuurd kan worden;
- ▶ Callock's fietsverhuursysteem, een geautomatiseerd verhuursysteem voor fietsen;
- ▶ NS Zonetaxi, een taxisysteem waarbij reizigers per zone betalen;
- ▶ Mobility Concept, dat werknemers de mogelijkheid biedt om zelf te kiezen hoe zij hun persoonlijke mobiliteitsbudgetten inzetten;
- ▶ Toevoegen stads- en streekvervoer aan Mobility Mixx, waardoor de gebruiksmogelijkheden van de Mobility Card zijn toegenomen; en
- ▶ PPS Roermond, in het kader waarvan het eerste publiek private Mobiliteitsfonds van Nederland is ingesteld.

Daarnaast heeft de app van TaxiID, een ander project dat vanuit het Subsidieprogramma een bijdrage heeft ontvangen, de innovatieprijs 2011 gewonnen, hetgeen veel aandacht in diverse media heeft opgeleverd. Ten slotte mocht ook de elektrische taxiscooter, de Hopper, zich in een toenemende belangstelling verheugen, maar dit project is vanwege het faillissement van de aanvrager inmiddels beëindigd.

De SBIR heeft twee kansrijke projecten opgeleverd, waarmee eveneens aan de doelstelling is voldaan, te weten:

- ▶ LED's Parksysteem, een informatiesysteem voor fietsenstallingen dat reizigers die met de fiets naar het station komen helpt om snel een vrije plek in de stalling te vinden; en
- ▶ De adviesdienst 'Verleidelijk verdichten bij stations', die gemeenten en andere partijen kan adviseren bij de (her)inrichting van de stationsomgeving.

We constateren verder dat een aantal projecten elkaar kan versterken. Veel van de in het kader van het subsidieprogramma ontwikkelde producten en diensten zijn van toegevoegde waarde voor andere producten en diensten. Ervaring leert daarbij dat het hebben van een krachtige partner die al een rol speelt binnen de reisketen de slagingskans positief beïnvloedt, mede omdat de communicatie met de reiziger hierdoor vergemakkelijkt. Tenslotte constateren we dat de Nationale Reisvraag een aantal bruikbare en gemakkelijk te implementeren suggesties heeft opgeleverd die de projecten kunnen versterken.

Bijdrage gekozen instrumentenmix aan succes programma

Vertrekpunt bij de keuze van de instrumentenmix was de wens om zoveel mogelijk verschillende (markt)partijen uit te dagen om met ideeën te komen. De instrumenten richtten zich elk op een verschillende doelgroep. En met een respons van respectievelijk 311 inzendingen, 55 projectvoorstellen en 39 subsidieverzoeken kan gesteld worden dat de Nationale Reisvraag, SBIR en het Subsidieprogramma (markt)partijen ook daadwerkelijk hebben gestimuleerd om hun ideeën aan te dragen.

Hoewel er geen duidelijk onderscheid kan worden gemaakt tussen de indieners van projecten voor het Subsidieprogramma en van projecten voor de SBIR, kunnen we wel vaststellen dat beide regelingen een grote diversiteit aan partijen de kans heeft geboden om met hun innovatieve ideeën voor het voor- en natransport aan de slag te gaan. Projectleiders geven daarbij aan dat zij het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' als een kritische voorwaarde beschouwen voor het slagen van hun project. De ontwikkelkosten van de innovatieve ideeën zijn veelal moeilijk aan klanten door te berekenen, omdat (i) het de vraag is of de ontwikkeling van het product/de dienst succesvol zal zijn en (ii) innovatieve ideeën in sommige gevallen vanuit nieuwe, onbekende bedrijven komen waarmee (potentiële) klanten nog niet eerder een relatie hebben opgebouwd.

Lessen en leerpunten voor de toekomst

Gelet op de samenstelling van de instrumentenmix was het achteraf wellicht logischer geweest om de Nationale Reisvraag als eerste te organiseren, zodat de uitkomsten hiervan meegenomen hadden kunnen worden bij de beoordeling van projectvoorstellen die in het kader van het Subsidieprogramma en de SBIR zijn ingediend. Dit zou de kans dat gehonoreerde projecten daadwerkelijk aansluiten op de behoeften van reizigers en daarmee bij zouden dragen aan de beoogde toename van het treingebruik hebben vergroot. Ook zou hierdoor een grotere kans gecreëerd worden dat inventieve ideeën van reizigers in de praktijk gerealiseerd zouden kunnen worden.

Daarbij geldt dat de Nationale Reisvraag niet alleen succesvol is geweest als het gaat om het genereren van ideeën en suggesties. Er is ook een community ontstaan van (trein)reizigers die vanuit eigen kennis en expertise mee willen denken over de invulling van het voor- en natransport. Deze groep kan voor beleidsmakers, vervoerders en ondernemers erg waardevol zijn. Twitter en Facebook zijn daarbij laagdrempelige communicatiekanalen om met deze groep van gedachten te wisselen. Hoewel na de prijsuitreiking van de

Nationale Reiskluis nauwelijks updates op Twitter en Facebook zijn verschenen, kan deze groep gemotiveerde treinreizigers wellicht toch betrokken blijven bij de verbetering van het voor- en natransport.

Ten slotte is een overweging om in de toekomst evaluaties van projecten die vanuit subsidieprogramma's een bijdrage ontvangen door een externe partij uit te laten voeren, waardoor er meer mogelijkheden zijn om eisen aan de wijze van evalueren te stellen. In aanvulling hierop valt te overwegen om de evaluatie na enige tijd, bijvoorbeeld één of twee jaar na de einddatum van de regeling, te herhalen zodat meer zicht gekregen wordt op de blijvende effecten die met de gehonoreerde projecten bereikt zijn.

1. Programma 'Innovatief reizen van en naar het station'

1.1 Aanleiding

De trein speelt een belangrijke rol in het Nederlandse transportsysteem. Zo voorziet de trein in de mobiliteitsbehoefte van veel mensen, levert de trein een bijdrage aan het bereikbaar maken en houden van de grote steden en economische kerngebieden en draagt de trein bij aan het behoud van het milieu. Er is de overheid dan ook veel aan gelegen om de groei van het treingebruik te faciliteren en te stimuleren. Om dit te realiseren is de afgelopen jaren een aantal maatregelen voor de korte en middellange termijn voorgesteld. De korte termijn maatregelen zijn opgenomen in het Actieplan 'Groeï op het Spoor'; de middellange termijn maatregelen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Het programma 'Innovatief reizen van en naar het station', het onderwerp van deze resultaatmeting, vloeit voort uit het Actieplan 'Groeï op het spoor' dat in september 2007 is vastgesteld en in 2010 na een 'Midterm Review' is geactualiseerd. In 2008 is met de uitvoering van het Actieplan gestart en het Actieplan had een looptijd tot eind 2012. Doel van het Actieplan was om tot en met 2012 het aantal treinreizigers ieder jaar met 5% te laten toenemen. Inmiddels zijn de meeste maatregelen van het Actieplan afgerond.

Het Actieplan bevatte vijf clusters van maatregelen om het treingebruik op de korte termijn te stimuleren, waarvan het cluster 'Voor- en natransport' er één was. De gedachte achter dit cluster maatregelen was dat de treinreis slechts een onderdeel is van de totale reisketen, een combinatie van vervoerswijzen die reizigers gebruiken om op hun bestemming te komen (zie kader 1.1). Onderzoek heeft daarbij uitgewezen dat:

- (i) de tijd die reizigers aan het voor- en natransport kwijt zijn vooral bij verplaatsingen over kortere afstanden van grote invloed is op de keuze om met de trein te reizen³, en
- (ii) met name het natransport een zwakke schakel in de totale reisketen is⁴.

Eén van de maatregelen binnen het cluster 'Voor- en natransport' betrof het stimuleren van nieuwe vormen van voor- en natransport. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (thans: Infrastructuur en Milieu) heeft Agentschap NL⁵ gevraagd om in het kader van deze maatregel een programma op te zetten waarmee initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport zouden worden gestimuleerd, waarbij nieuw was gedefinieerd als:

- ▶ het ontwikkelen van geheel nieuwe vormen,
- ▶ het verbeteren van bestaande vormen, en
- ▶ het verbeteren van de condities zodat de bestaande vormen effectiever zijn.

Deze vraag heeft geresulteerd in het programma 'Innovatief reizen van en naar het station'.

³ NS (2007), *De kwaliteitsbeleving van de reis met de trein*, Rapportage MuConsult in opdracht van NS.

⁴ CROW (2009), *Handboek natransportmogelijkheden voor overstappunten*, Publicatie 279.

⁵ Sinds 1 januari is een groot deel van de kennis- en uitvoeringstaken van Agentschap NL op het gebied van milieu en leefomgeving ondergebracht bij Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

1.2 Doel en opzet

Doelstelling

Via het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' werden het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en de wetenschap, evenals individuele burgers uitgenodigd om innovatieve concepten/ideeën voor het voor- en natransport in te dienen en te ontwikkelen. Het programma had als doel het stimuleren van verbeteringen en vernieuwingen in het huidige aanbod aan voor- en natransport (aansluitend op de trein) die het comfort en gemak en de beschikbaarheid en betrouwbaarheid ervan vergroten. Dit maakt de trein voor meer reizigers een aantrekkelijker en volwaardiger alternatief en draagt op die manier bij aan de realisatie van de doelstelling van het Actieplan, te weten een toename van het treingebruik met 5% per jaar.

Mix van instrumenten

Agentschap NL heeft bij de opzet van het programma gekozen voor een mix van instrumenten, te weten:

1. Het Subsidieprogramma Innovatief reizen van en naar het station (verder: Subsidieprogramma) dat gericht was op ondernemers die een nieuwe dienst of product in het voor- en natransport van de treinreiziger willen leveren. Doel van het Subsidieprogramma was om 2 tot 4 succesvolle projecten op de markt te laten komen.
2. De SBIR⁶ Innovatief reizen van en naar het station (verder: SBIR) in het kader waarvan ondernemers, onderzoekinstellingen, kennisinstellingen en lokale overheden voorstellen konden indienen voor een haalbaarheidsonderzoek (fase 1) naar en ontwikkeling (fase 2) van nieuwe producten, processen of diensten gericht op verbetering van gemak, comfort, beschikbaarheid en/of betrouwbaarheid van voor- en natransport. Doel van de SBIR was om te komen tot 2 uitgewerkte veelbelovende oplossingen voor knelpunten die vernieuwingen en verbeteringen belemmeren.
3. De Nationale Reisvraag, een prijsvraag die reizigers uitdaagde om met een originele oplossing te komen voor een probleem rond de reis naar en van het station⁷. Doel van de prijsvraag was om creatieve ideeën te genereren. Daarnaast bood de prijsvraag ook reizigers(organisaties) een kans om hun ideeën in te brengen en werd de prijsvraag als een goed publiciteitsmoment gezien om de resultaten van het Subsidieprogramma en de SBIR onder de aandacht te brengen.



Beschikbare budget en beoordelingscriteria

Voor het Subsidieprogramma was in totaal € 3,0 miljoen beschikbaar, met een maximum van € 1,0 miljoen per project. Afhankelijk van hun grootte en het karakter van hun activiteiten, werden aanvragers daarbij geacht zelf 25 tot 75% van de subsidiabele projectkosten voor

⁶ SBIR, voluit Small BusinessInnovation Research, is een aanbestedingsinstrument dat onder andere door Nederlandse overheden wordt ingezet voor het vinden van innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken.

⁷ In de planvorming is de opzet meerder keren aangepast. Eerder is onder andere gedacht aan een bedrijvenprijsvraag voor ontwikkelaars en aan een studentenspoor. Omdat tijdens de uitvoering van het programma bleek dat de SBIR nieuwe partijen al veel ruimte bood om met ideeën te komen was de verwachting dat dit weinig toegevoegde waarde zou hebben en de prijsvraag gericht op de reizigers en de ideeën die onder hen leven..

hun rekening te nemen. Bij de SBIR ging het om een totaalbedrag van € 1,5 miljoen, met een maximum van € 50.000 voor een haalbaarheidsonderzoek (fase 1) en van € 250.000 voor een onderzoek- en ontwikkelingstraject (fase 2). Ten slotte was aan de Nationale Reisvraag geen geldbedrag verbonden. Wel kregen de winnaars van de vak- en publieksprijs een bijzondere reis voor twee personen aangeboden. De beoordelingscriteria die bij de toekenning van de subsidies/prijzen gehanteerd zijn, zijn weergegeven in Kader 1.1.

Kader 1.1 Beoordelingscriteria 3 instrumenten

Instrument	Beoordelingscriteria
Subsidie-programma	<p>Projecten dienden bij te dragen aan de doelstellingen van het Subsidieprogramma en aan de volgende voorwaarden te voldoen⁸:</p> <ol style="list-style-type: none"> Het project is zodanig georganiseerd dat er kans is op grootschalige implementatie bij een positief resultaat van het project. De kosten van het project staan in verhouding tot de te verwachten effecten. Monitoring en effectmeting is voldoende geregeld. Er vindt actieve kennisoverdracht plaats over het project en de resultaten daarvan. <p>Projecten die uitsluitend gericht waren op reisinformatie kwamen niet voor subsidie in aanmerking.</p>
SBIR	<p>Voorstellen voor haalbaarheidsonderzoeken werden aan de hand van de volgende zes criteria beoordeeld:</p> <ol style="list-style-type: none"> Impact op de vraagstelling: Hoe groot is de bijdrage aan het oplossen van het maatschappelijk vraagstuk in relatie tot de kosten van het project Ondernemerschap: Is de aanvrager de juiste partij om zowel de ontwikkeling als de marktintroductie van de innovatie succesvol te laten verlopen? Innovatie: Wat is de mate van innovativiteit van het te ontwikkelen product? Economisch perspectief: Hoe groot is de kans dat het product succesvol op de markt kan worden gebracht? Ecologische en sociale aspecten: In welke mate draagt het project bij aan andere maatschappelijke aspecten die niet door het criterium Impact worden gedekt? Kwaliteit van de offerte en het project: Hoe groot is, op basis van de offerte, het vertrouwen in de succesvolle realisatie van de beoogde resultaten? <p>Fase 2, het onderzoek- en ontwikkelingstraject, stond alleen open voor partijen die daarvoor een offerteverzoek van Agentschap NL hadden ontvangen, waarbij de volgende voorwaarden golden om voor een offerteverzoek in aanmerking te komen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Fase 1, het haalbaarheidsonderzoek, is naar tevredenheid afgerond, en ▶ Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat de innovatie haalbaar is. <p>De voor fase 2 ingediende offertes werden vervolgens aan de hand van bovenstaande zes criteria beoordeeld.</p>
Nationale Reisvraag	<p>Bij de selectie van de genomineerden en de toekenning van de vakprijs lette de jury op de oplossingsgerichtheid, toepasbaarheid en originaliteit van de ingezonden ideeën.</p>

Geselecteerde projecten/ideeën

Voor het Subsidieprogramma hebben (combinaties van) bedrijven en organisaties voor 39 projecten een subsidieverzoek ingediend. Hiermee was een subsidiebedrag van in totaal ruim € 7,1 miljoen gemoeid, hetgeen bijna 2,5 keer zo hoog was als de € 3,0 miljoen die voor het Subsidieprogramma beschikbaar was. Agentschap NL heeft aan zestien (combinaties van) bedrijven en organisaties een subsidie toegekend die varieerde van ruim € 11 duizend tot € 443 duizend. Drie van de zestien geselecteerde projecten zijn niet gestart of voortijdig

⁸ Staatscourant (2010), Besluit houdende vaststelling Subsidieprogramma Innovatief reizen van en naar het station, nr. 6894.

beëindigd; de twaalf geselecteerde projecten die wel zijn afgerond zijn weergegeven in Kader 1.2. Voor een beschrijving van deze projecten verwijzen we naar paragraaf 2.2.

In het kader van de SBIR hebben (combinaties van) bedrijven en organisaties in totaal 55 projectvoorstellen voor een haalbaarheidsonderzoek ingediend. Hiermee was een bedrag van in totaal ruim € 2,6 miljoen gemoeid, hetgeen ruim vijf keer zo hoog was als de € 0,5 miljoen die voor fase 1 van de SBIR beschikbaar was. Agentschap NL heeft aan tien (combinaties van) bedrijven en organisaties een bedrag van in totaal € 480 duizend toegekend voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek. Vier van de tien (combinaties van) bedrijven en organisaties mochten vervolgens in opdracht van Agentschap NL ook nog een onderzoek- en ontwikkelingstraject uitvoeren (fase 2). De bedragen die hiermee gemoeid waren varieerden van € 218 duizend tot € 248 duizend (totaalbedrag: € 940 duizend). Kader 1.2 toont welke projectvoorstellen in het kader van fase 1 (haalbaarheidsonderzoek) en fase 2 (onderzoek- en ontwikkelingstraject) van de SBIR zijn gehonoreerd; een beschrijving van deze projecten is terug te vinden in paragraaf 2.2.

Ten slotte toont Kader 1.2 welke ideeën van de in totaal 311 inzendingen die zijn ontvangen, voor de tweede ronde van de Nationale Reisvraag zijn genomineerd. Een beschrijving van de genomineerde ideeën is terug te vinden in paragraaf 2.1.

Kader 1.2: Geselecteerde projecten/ideeën

Instrument	Geselecteerde projecten/ideeën	
Subsidieprogramma	<ul style="list-style-type: none"> ▶ One-way-auto ▶ De Servicetaxi ▶ TaxiID ▶ E-fiets ▶ Calllock ▶ Taxiboeken ▶ Mobility Concept ▶ Swingend OV SAAL¹ ▶ OV-fietsen tussen geautomatiseerde stallingen¹ 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ NS Zonetaxi ▶ Toevoegen stad- en streekvervoer reismogelijkheden mixx ▶ Duurzaam ontzorgd/Greenvite ▶ GiGi ▶ PPS Roermond ▶ Hopper ▶ Online boeken ketenreizen auto + trein Schiphol¹
SBIR – fase 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sneller met trein en bus ▶ LED's Park parkeersysteem ▶ De mobiele E-bike pool bij evenementen ▶ Qneqt (Verbinden van reizigers) ▶ Vrachtfiets als voor – en natransport bij de trein 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fietskracht 10 ▶ Verleidelijk verdichten bij stations ▶ Sterpunt, een multimodaal modulair transferium ▶ Mobiele stationschef ▶ In GALOP naar de trein
SBIR – fase 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobiele stationschef ▶ LED's Park parkeersysteem 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verleidelijk verdichten bij stations ▶ Vrachtfiets als voor – en natransport bij de trein
Genomineerden Nationale Reisvraag	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Looplijnen voor het juiste vervoermiddel ▶ Je blijft droog met de OV-paraplu ▶ Luidsprekers in de fietsenstalling ▶ Fietsmand en fietstas voor de OV-fiets ▶ Puntensysteem voor het Openbaar Vervoer ▶ Stemmen of je rijbewijs ophalen op het station 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Buienrader in de trein en op stations ▶ Geen boete met de nooduitcheckpaal ▶ Waar heb ik mijn fiets ook alweer neergezet? ▶ App die een plattegrond van het station toont

¹ Project is niet gestart/voortijdig beëindigd en voorstel is ingetrokken.

1.3 Resultaatmeting

Doelstelling en onderzoeksvragen

Agentschap NL heeft MuConsult gevraagd een resultaatmeting uit te voeren die tot doel heeft de resultaten van het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' in kaart te brengen en na te gaan hoe de gekozen instrumentenmix in de praktijk heeft gewerkt. Deze doelstellingen zijn nader uitgewerkt in de volgende onderzoeksvragen:

1. In hoeverre heeft het programma geresulteerd in verbeteringen en vernieuwingen in het huidige aanbod aan voor- en natransport (aansluitend op de trein)? Met als subvragen:
 - a. Aan welke kwaliteitsverbeteringen in het voor- en natransport hebben (potentiële) treinreizigers vooral behoefte?
 - b. Op welke kwaliteitsverbeteringen in termen van comfort, gemak, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en duur waren de ingebrachte ideeën en ingediende en geselecteerde projecten gericht en in hoeverre geeft dit invulling aan deze verbetermogelijkheden?
 - c. In hoeverre hebben de geselecteerde projecten belemmeringen om deze kwaliteitsverbeteringen te realiseren weggenomen en/of (al) daadwerkelijk tot kwaliteitsverbeteringen in het voor- en natransport geleid (= succesvolle projecten)?
 - d. In hoeverre hebben de kwaliteitsverbeteringen die met deze succesvolle projecten zijn gerealiseerd geleid tot veranderingen in het voor- en natransport en treingebruik?
 - e. Welke kansen zijn er voor een grootschalige implementatie van deze succesvolle projecten? In hoeverre zijn daarmee de doelstellingen die met de drie instrumenten afzonderlijk werden nagestreefd (zie paragraaf 1.2) gerealiseerd?
2. In welke mate heeft de gekozen instrumentenmix bijgedragen aan het succes van het programma? Met als subvragen:
 - a. In hoeverre vormde de inzet van de drie instrumenten een stimulans voor verbeteringen/ vernieuwingen in het voor- en natransport?
 - b. In hoeverre heeft de inzet van drie instrumenten en de beoordelingscriteria die aan deze instrumenten verbonden waren bijgedragen aan een grotere diversiteit aan ideeën/voorstellen en een grotere diversiteit aan partijen die ideeën/voorstellen hebben ingediend?
 - c. In hoeverre heeft de inzet van drie instrumenten en de momenten waarop zij zijn ingezet de resultaten versterkt?
3. Welke leerpunten en lessen zijn hieruit te trekken voor toekomstige inzet van stimuleringsregelingen voor innovaties op het gebied van verkeer en vervoer?

Gegevensbronnen

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen hebben we gebruik gemaakt van meerdere gegevensbronnen, waaronder (zelf)evaluaties en een internetenquête.

(Zelf)evaluaties

Belangrijkste gegevensbron waren de (zelf)evaluaties die door of in opdracht van de projectleiders zijn uitgevoerd. Omdat niet alle (zelf)evaluaties volgens een (identieke) gestructureerde methode zijn uitgevoerd, verschilde de aard en kwaliteit van de informatie die uit de (zelf)evaluaties gehaald kon worden sterk per project. Een conceptversie van het rapport is daarom voor commentaar naar de projectleiders verzonden, met het verzoek om de juistheid van de informatie over hun project te controleren en deze informatie waar mogelijk aan te vullen.

Internetenquête

Een andere belangrijke gegevensbron zijn de resultaten van een internetenquête onder reizigers. In deze enquête is onder meer voor negen projecten die in het kader van het Subsidieprogramma of de SBIR een bijdrage hebben ontvangen gevraagd wat reizigers van het idee/voorstel vinden en of zij verwachten de nieuwe dienst/product te zullen gaan gebruiken. Het gaat om de volgende projecten:

- ▶ Mobility Concept (Subsidieprogramma)
- ▶ Duurzaam ontzorgd/ Greenvite (Subsidieprogramma)
- ▶ De Hopper (Subsidieprogramma)
- ▶ De GiGi (Subsidieprogramma)
- ▶ TaxiID (Subsidieprogramma)
- ▶ Callock (Subsidieprogramma)
- ▶ One-way auto (Subsidieprogramma)
- ▶ E-fiets (Subsidieprogramma)
- ▶ Stationsomgeving (verleidelijk verdichten) (SBIR)

Voor meer informatie over de opzet en uitvoering van het onderzoek en de achtergronden van de respondenten verwijzen we naar Bijlage 1.

Overige gegevens

De informatie uit de (zelf)evaluaties en internetenquête is aangevuld met resultaten van de Nationale Reisvraag en resultaten van eerdere onderzoeken naar min of meer vergelijkbare producten/diensten.

Beperkingen beschikbare gegevens

Met het oog op de vergelijkbaarheid van de (zelf)evaluaties heeft Agentschap NL de projectleiders gevraagd om de evaluaties conform SUMO op te zetten (zie Bijlage 2). Om het gebruik van SUMO te stimuleren heeft Agentschap NL een handreiking opgesteld en een bijeenkomst gehouden waarin de meerwaarde van SUMO voor zowel de uitvoering als de evaluatie van innovatieve projecten is toegelicht. Hoewel de monitoring en effectmeting van het project een voorwaarde was om voor subsidie in aanmerking te komen, kon de toepassing van SUMO niet door Agentschap NL worden voorgeschreven. Daarbij komt dat een aantal projecten zich ten tijde van de (zelf)evaluatie nog in de ontwikkelfase bevonden, waardoor de innovatieve producten en diensten nog niet voor (potentiële) treinreizigers beschikbaar waren. Dit geldt in het bijzonder voor de projecten die vanuit de SBIR een bijdrage hebben ontvangen.

Tijdens de uitvoering van de resultaatmeting is gebleken dat niet alle (zelf)evaluaties volgens een (identieke) gestructureerde methode zijn uitgevoerd en dat voor veel projecten geen ervaringsgegevens van (potentiële) treinreizigers beschikbaar zijn. Hierdoor verschilt de aard en kwaliteit van de informatie die uit de (zelf)evaluaties gehaald kon worden sterk per project. Voor veel gehonoreerde projecten is door de aanvrager alleen een procesbeschrijving opgeleverd, waarin de stappen die tijdens het project gezet zijn, zijn verantwoord. In veel gevallen ontbreekt informatie over de kennis, de waardering en het gebruik van de innovatieve producten en diensten en de effecten op het voor- en natransport en het treingebruik.

Het gevolg van de beperkingen wat betreft de beschikbare gegevens is dat niet alle onderzoeksvragen in het kader van het programma 'Innovatief reizen van en naar het

station' volledig beantwoord kunnen worden. Op basis van de beschikbare informatie en aanvullend onderzoek is het mogelijk om kwalitatief te beschrijven wat de resultaten zijn, echter een kwantitatieve inschatting van het effect van de projecten op het voor- en natransport en het treingebruik is niet mogelijk gebleken.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport is verder als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 gaan we in op de eerste hoofdvraag van de resultaatmeting, namelijk tot welke verbeteringen/vernieuwingen in het voor- en natransport het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' heeft geleid. In hoofdstuk 3 gaan we in op de effectiviteit van de gekozen instrumentenmix, de tweede hoofdvraag van de resultaatmeting. In het afsluitende hoofdstuk trekken we ten slotte algemene conclusies met betrekking tot de hoofdvragen en formuleren we een aantal lessen en leerpunten met het oog op de toekomstige ingezet van vergelijkbare instrumenten (de derde hoofdvraag).

2. Gerealiseerde verbeteringen/ vernieuwingen in voor- en natransport

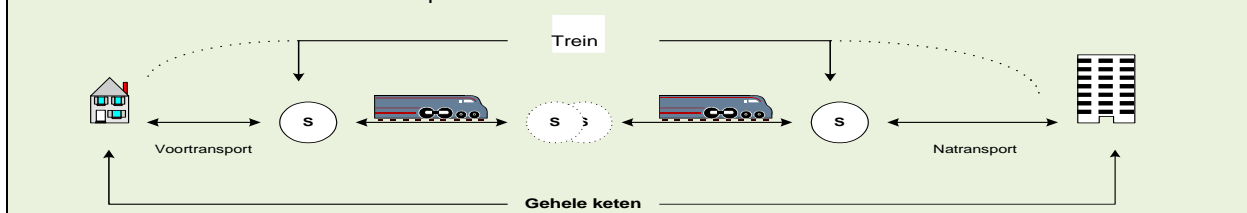
In dit hoofdstuk beantwoorden we de eerste onderzoeksvraag. We leggen een relatie tussen (i) potentiële verbeteringen in het voor- en natransport waarvoor interesse bij reizigers lijkt te zijn en (ii) de projecten die vanuit het Subsidieprogramma en de SBIR een bijdrage hebben ontvangen. Vervolgens gaan we na welke geselecteerde projecten als succesvol beschouwd kunnen worden, in de zin dat zij belemmeringen om kwaliteitsverbeteringen in het voor- en natransport te realiseren hebben weggenomen en/of (al) daadwerkelijk tot kwaliteitsverbeteringen in het voor- en natransport hebben geleid. Aan het eind van dit hoofdstuk geven we ten slotte antwoord op de vraag in hoeverre daarmee de (instrument)doelstellingen van het Subsidieprogramma en de SBIR zijn gehaald.

2.1 Verbeteringen waar behoefte aan is

De kwaliteit van het voor- en natransport speelt een belangrijke rol in de keuze van mensen om al dan niet met de trein naar hun werk, school, familie/vrienden, etc. te reizen (zie Kader 2.1). Uit onderzoek van het CROW⁹ is gebleken dat in veel gevallen het natransport de zwakste schakel is in de vervoerketen. Dit heeft verschillende oorzaken. Eén van de oorzaken is een gebrek aan informatie over de mogelijkheden van natransport, waardoor reizigers geen goede keuze kunnen maken. Een andere oorzaak is het beperkte aanbod van natransportmiddelen op overstappunten. Verwacht mag worden dat verbeteringen in het voor- en natransport het treingebruik zullen stimuleren.

Kader 2.1: Voor- en natransport als onderdeel van de reisketen

Om op hun bestemming te komen, zijn treinreizigers vaak aangewezen op meerdere vervoermiddelen. De trein is slechts een, weliswaar vaak belangrijk, onderdeel van de totale reisketen. Naast de trein zelf horen ook het voor- en natransport bij het reizen met de trein (zie onderstaande figuur). De kwaliteit van het voor- en natransport speelt, naast persoonlijke factoren, economische omstandigheden en de kwaliteit van de trein, een belangrijke rol bij de keuze van mensen om al dan niet met de trein te reizen. Het gemak en comfort alsmede de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en duur van de reis naar het station en van de reis van het station naar de eindbestemming bepalen mede of mensen voor de trein kiezen. Des te meer hobbels mensen onderweg ervaren/zien des te eerder zullen zij voor met name de auto kiezen. Verbetering van het voor- en natransport is daarmee één van de manieren om de positie van de trein te versterken.



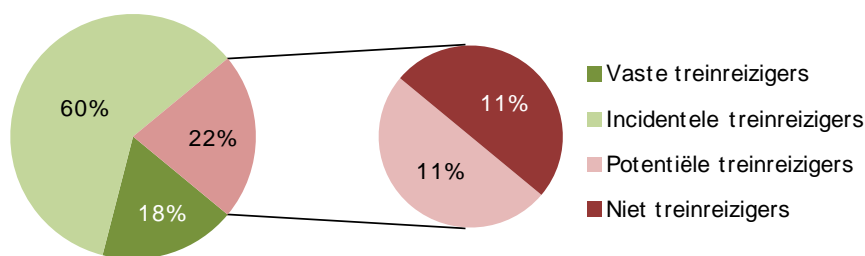
Groot marktpotentieel voor de trein

Uit de internetenquête blijkt dat driekwart van de respondenten weleens met de trein reist (zie Figuur 2.1). Van deze treinreizigers reist een kwart minimaal één keer per week met de trein en kan daarmee als vaste OV-reiziger beschouwd worden. Driekwart van hen reist incidenteel met de trein (minder dan één keer per week). Van de respondenten die niet met de trein reizen, overweegt de helft dit wel eens te gaan doen (= potentiële treinreizigers). De kansen om het treingebruik te laten toenemen zullen het grootst zijn bij incidentele en

⁹ CROW (2009), Handboek natransportmogelijkheden voor overstappunten, Publicatie 279.

potentiële treinreizigers (= 70% van alle respondenten). Gesteld kan dan ook worden dat de trein nog een groot marktpotentieel heeft.

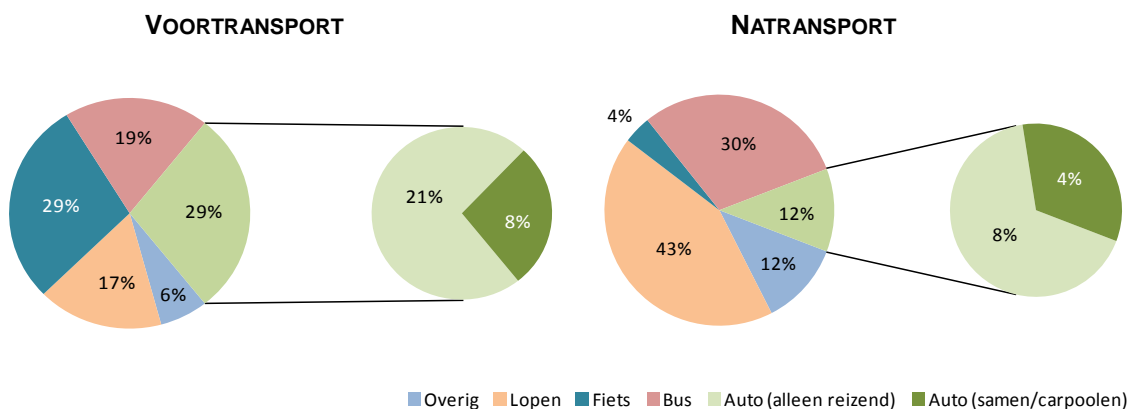
Figuur 2.1: Onderverdeling respondenten naar mate van treingebruik



Met fiets en auto naar en lopend vanaf het station

Treinreizigers kiezen het vaakst voor de fiets of de auto om naar het station te reizen (beiden 29%; zie ook Figuur 2.2), gevolgd door de bus (19%). Bij aankomst op hun eindstation loopt bijna de helft (43%) naar de eindbestemming en bijna een derde pakt de bus (30%).

Figuur 2.2: Voor- en natransport treinreizigers



Tijd voor- en natransport belangrijke factor

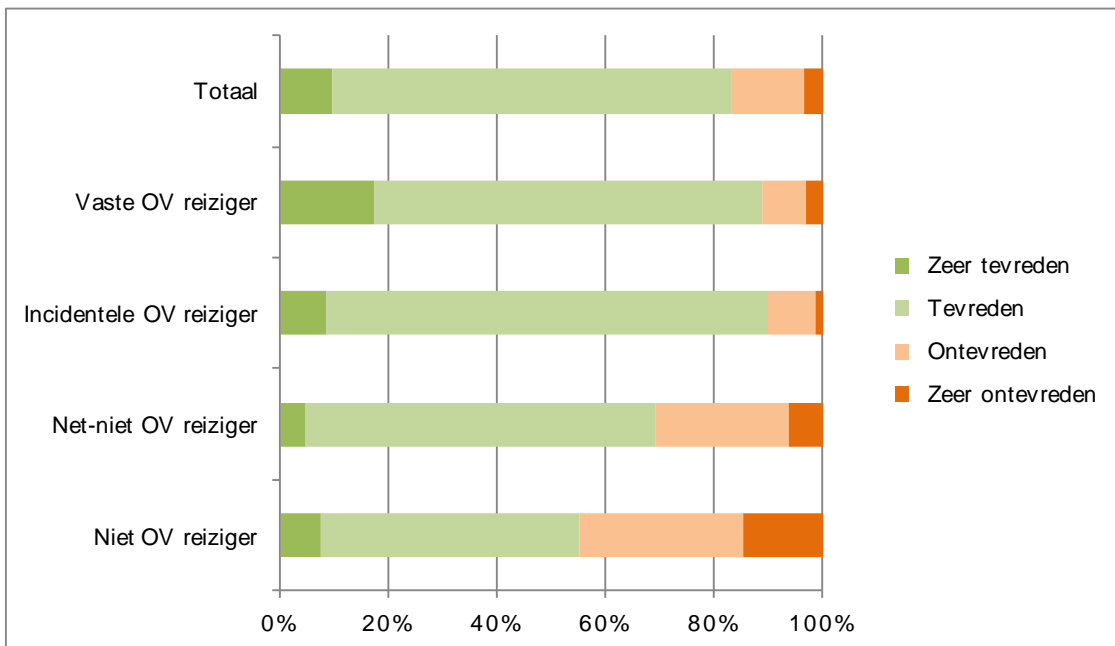
Uit eerder onderzoek in opdracht van NS¹⁰ is gebleken dat de tijd die mensen met het voor- en natransport kwijt zijn van grote invloed op de keuze om al dan niet met de trein te reizen. Een afname van de tijd voor het voor- en natransport met 10% leidt tot een toename van het aantal treinreizen met 9%, zo bleek uit dit onderzoek. De internetenquête wijst uit dat het tijdsaspect voor potentiële treinreizigers zwaarder weegt dan voor vaste en incidentele treinreizigers. Het is vanuit deze wetenschap opvallend dat de duur van het voor- en natransport pas in een later stadium is toegevoegd aan de lijst met kwaliteitsaspecten waarop het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' zich richtte.

¹⁰ NS (2007), *De kwaliteitsbeleving van de reis met de trein*, Rapportage MuConsult in opdracht van NS.

Voor- en natransport: ruimte voor verbetering

Figuur 2.3 toont dat potentiële en niet-treinreizigers minder tevreden zijn over de kwaliteit van het huidige voor- en natransport zijn dan vaste en incidentele treinreizigers (zie ook figuur 2.3). Vooral de niet-treinreizigers geven daarbij aan dat de reis met het openbaar vervoer naar het station minder snel en comfortabel is (88% versus 65%) en dat zij het ook minder prettig vinden om naar het station te fietsen (29% versus 38%).

Figuur 2.3 Tevredenheid over reizen van en naar station, naar type reiziger

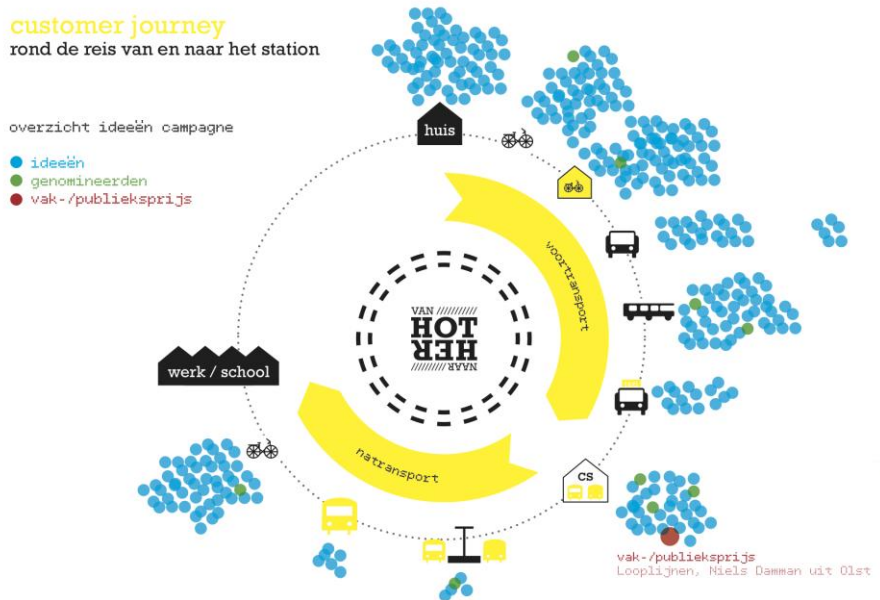


Nationale Reisvraag: Grote diversiteit aan ideeën, accent op fiets

De Nationale Reisvraag daagde reizigers uit om met originele oplossingen te komen voor de problemen die zij ervaren tijdens hun reis van en naar het station. Veel inzendingen hadden betrekking op de fiets en fietsenstalling (zie Figuur 2.4). Hieruit kunnen we afleiden dat er bij reizigers veel ideeën leven om de reis met de fiets van en naar het station te verbeteren, zowel wanneer zij hiervoor hun eigen fiets pakken (o.a. meer ruimte en betere (reis)informatie in fietsenstallingen) als wanneer zij gebruik maken van een OV-fiets/huurfiets (o.a. een mandje voor de OV-fiets). Bij de tien genomineerde inzendingen zaten ook drie inzendingen die zich direct richten op het oplossen van knelpunten rond en het uitbreiden van diensten in relatie tot de fiets (zie ook Tabel 2.1):

- ▶ een fietsmand en fietstas voor de OV-fiets zodat het makkelijker is om bagage mee te nemen op de fiets;
- ▶ het indelen van fietsenstallingen in herkenbare segmenten onder het mom 'Waar heb ik mijn fiets ook alweer neergezet?'; en
- ▶ het plaatsen van luidsprekers in fietsenstallingen zodat reizigers daar al geïnformeerd worden over een eventuele vertraging van hun trein.

Figuur 2.4: Verdeling inzendingen Nationale Reisvraag naar stappen binnen de reisketen



Het aantal ideeën die de positie van de bus in het voor- en natransport kunnen versterken, is al beduidend kleiner. Hier gaat het vooral om een verbetering van de aansluitingen tussen bus en trein en van de wachtoorzieningen op stations. Bij de auto is de grootste winst volgens reizigers vooral te halen bij de parkeerfaciliteiten (o.a. P+R) en de mogelijkheden voor gedeeld autogebruik (o.a. meerijden). Opvallend is dat het beperkte aantal ideeën dat betrekking had op het taxivervoer vooral vormen van fietstaxi's betroffen. Ten slotte waren er enkele ideeën om nieuwe vervoersvormen in te zetten, zoals steppen (minder ruimtebeslag dan fietsen), loopbanden en monorails (om de schaarse ruimte in de directe omgeving van station te ontlasten).

Naast de ideeën die specifieke vormen van voor- en natransport versterken, zien reizigers volop kansen om het reisgemak op de stations zelf te vergroten. Zo zaten er bij de tien genomineerden voor de Nationale Reisvraag twee ideeën om knelpunten rond de bewegwijzering op stations op te lossen, namelijk:

- ▶ een App die een plattegrond van het station toont; en
- ▶ gekleurde looplijnen zodat reizigers makkelijk op het juiste vervoermiddel kunnen overstappen.

Dit laatste idee is uiteindelijk de winnaar geworden van zowel de publieks- als de juryprijs. ProRail heeft daarbij aangegeven het idee van gekleurde looplijnen te willen toepassen bij stations die verbouwd worden.



Tabel 2.1: Genomineerden Nationale Reisvraag

Inzending	Omschrijving
Looplijnen naar het juiste vervoermiddel	Toeristen en dagjesmensen met vragende gezichten op grote stations, wie kent ze niet? Als je niet bekend bent op zo'n station is het lastig het vervoersmiddel te vinden waarmee ze hun weg kunnen vervolgen. Vaak zijn de bewegwijzeringbordjes niet voldoende. Op bijvoorbeeld Amsterdam CS zijn er meerdere busstations (IJ-zijde en Centrumzijde), meerdere tramperrons én er kan van de metro gebruik gemaakt worden. Met het aanleggen van looplijnen op de vloer (per tram-, metro- of buslijn) kunnen de toeristen eenvoudiger de weg naar het juiste vervoersmiddel vinden. Het volledig uitlopen van de looplijn, brengt hen bij de halte die ze moeten hebben.
Je blijft droog met de OV-paraplu	Veel nattransport wordt lopend gedaan en niemand wil overvallen worden door een regenbui. Daarom heb ik het idee om paraplu's beschikbaar te stellen bij OV-knooppunten. De paraplu's zijn bijvoorbeeld beschikbaar nabij oplaadpunten van de OV-chipkaart of OV-fietsen. Je kunt een paraplu meenemen door met de OV-chipkaart in te checken. Er wordt een borg van je tegoed afgeschreven en zodra je hem weer inlevert krijg je de borg, minus een klein bedrag voor huur weer teruggestort bij je tegoed. Je kunt er natuurlijk ook voor kiezen om de paraplu te houden.
Luidsprekers in de fietsenstalling	Bij het binnenkomen van een fietsenstalling of tijdens het stallen van mijn fiets hoor ik vaak op de achtergrond dat er iets wordt omgeroepen in de stationshal. Dit is meestal niet verstaanbaar, want het omroepbericht richt zich op de reizigers in de stationshal en perrons. Omdat de reizigers in de fietsenstalling ook behoefte hebben aan volledige reisinformatie, zou het handig zijn als er een aantal luidsprekers opgehangen worden bij of in fietsenstallingen, zodat het omroepbericht hen ook bereikt.
Fietsmand en fietstas voor de OV-fiets	OV-fietsen bevatten snelbinders. Maar wat als je lekker gewinkeld hebt in een stad? Of spullen moet vervoeren van A naar B? Dan zijn snelbinders vaak niet voldoende. En met gevaarlijk slingerende tassen aan je stuur fietsen is ook niet prettig. Mijn idee is om afneembare manden of fietstassen te kunnen huren bij een OV-fiets. Handig en veilig.
Puntensysteem voor het Openbaar Vervoer	Reizen van en naar het station wordt pas leuk als je pendelpunten kunt sparen. Iedere reis van en naar het station levert een aantal punten op, afhankelijk van het reismoment, de reistijd, soort transport en eventuele wachttijd op het station. De registratie van de pendelpunten gaat met een app met positiebepaling. De app registreert informatie als aankomst- en vertrektijd, meet de reistijd, en eventuele aansluitende wachttijd. De pendelpunten vertegenwoordigen een bepaalde waarde en zijn inwisselbaar voor producten of diensten, al dan niet met bijbetaling. In ruil voor dit spaarprogramma kunnen de gegevens die via de app worden vastgelegd gebruikt als managementinformatie voor de vervoerders.
Stemmen of je rijbewijs ophalen op het station	In plaats van 's ochtends vroeg of 's avonds laat te moeten stemmen, vind ik het fijn dat dat ook op het station kan. Ik zou wel meer van dit soort handige diensten willen combineren met mijn woon-werk treinreis. Bijvoorbeeld een dependance van het gemeentehuis zodat ik daar zaken kan regelen of bijvoorbeeld een afhaalpunt voor je internetbestellingen.
Buienradar in de trein en op stations	Je kent het wel, moet je nou wel of niet je regenpak aantrekken als je uit de trein stapt? Laat in treinen die het eindstation naderen en in bewaakte stallingen bij de stations een beeld van een buienradar zien. Zo kun je zelf beslissen of het nodig is om je regenpak aan te trekken, voordat je verrast wordt door een regenbui tijdens het fietsen. Het gaat niet alleen om het wolkenbeeld, maar vooral om de hoeveelheid verwachte neerslag in het komende halfuur in een straal van pakweg vijf kilometer.
Geen boete met de nooduitcheckpaal	Je bent druk bezig met reizen en je vergeet na de busreis uit te checken. Je stapt uit en halverwege de reis naar je bestemming bedenk je dat je nog moet uitchecken. En dat kan nergens meer. Je krijgt een boete op je tegoed. De nooduitcheckpaal biedt uitkomst. Bij deze paal is het niet mogelijk in te checken, maar wel altijd uit te checken.
Waar heb ik mijn fiets ook alweer neergezet?	"Waar heb ik mijn fiets ook al weer neergezet?" Die vraag hoef je je niet meer te stellen met de volgende indeling in de fietsenstalling. Elk blok in de fietsenstalling heeft zijn eigen kleur. Elke fietsklem zijn eigen nummer. De kleur en het nummer moet je onthouden, of even opslaan op je smartphone. Bijvoorbeeld Rood 71. Bij terugkomst heb je je fiets zo weer gevonden.
App die een plattegrond van het station toont	Ik zou het handig vinden als er een app of website ontworpen zou worden die een overzichtelijke plattegrond toont van het perron van de treinen, de buslijnummers en de ingang van de metro. Zodra je je reis invoert in de app, licht op je scherm de halte of perron groen op met een pijl welke richting je op moet. Handig voor reizigers die niet bekend zijn op het station of vooraf hun reis goed willen plannen. Bij voorkeur wordt deze optie geïntegreerd in een bestaande app of website (zoals 9292ov.nl).

De verdeling van de inzendingen over de verschillende categorieën weerspiegelt in grote mate het aandeel de verschillende vervoerwijzen in het voor- en natransport. Opvallend daarbij is dat veel inzendingen er niet zozeer op gericht zijn om de duur van het voor- en natransport te verkorten (uitzondering zijn de ideeën met betrekking tot betere aansluitingen tussen bus en trein), maar vooral een verbetering beogen van de andere kwaliteitsaspecten van het voor- en natransport waar het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' zich op richtte, te weten comfort, gemak, betrouwbaarheid en beschikbaarheid.

2.2 Aansluiting ingediende en geselecteerde projecten bij behoefte van (potentiële) treinreizigers

Subsidieprogramma

Agentschap NL heeft van 38 (combinaties van) bedrijven en organisaties een subsidieaanvraag ontvangen. Bij de toekenning van subsidies behandelde Agentschap NL de aanvragen in volgorde van binnenkomst. Aan de hand van de criteria zoals weergegeven in Kader 1.1 werden de aanvragen beoordeeld, waarbij de beoordeling van de aanvragen stopte op het moment dat het beschikbare budget vergeven was.

Uiteindelijk heeft Agentschap NL aan 16 projecten een subsidie toegekend, waarvan er drie niet tot uitvoering zijn gekomen. Tabel 2.2 bevat een beschrijving van de 13 projecten die wel tot uitvoering zijn gekomen. In de tabel is tevens aangegeven hoe de innovatiegraad van de projecten indertijd door Agentschap NL is beoordeeld. De door Agentschap NL aan de projecten toegekende subsidies varieerde van € 11 duizend tot € 443 duizend, waarmee gemiddeld 45% van de projectkosten gedekt werden.

Tabel 2.2 toont dat 6 van de 13 gestarte projecten ideeën betroffen om de rol van de taxi in het voor- en natransport te versterken (5 projecten), te weten:

- ▶ De Servicetaxi (Utrecht Shuttle), die zich richt op het gedeeld taxivervoer voor de 'first en last mile', met name richting de bedrijventerreinen Lage Weide, Papendorp en Rijsweerd (Utrecht).
- ▶ De NS Zonetaxi, die de onzekerheid bij reizigers over de taxikosten wel wil nemen door te werken met een transparant tarief dat gekoppeld is aan de af te leggen afstand. De taxi kan tot 30 minuten voor aanvang van de reis met de OV-chipkaart gereserveerd worden en reizigers zijn er daarbij van verzekerd dat de taxi op het bestemmingsstation op hen staat te wachten.
- ▶ Greenvite, waarbij bezoekers van bedrijven in de omgeving van Den Bosch via de app Go About (gekoppeld aan Outlook afspraken) makkelijk een elektrische taxi kunnen bestellen voor hun rit van en naar het station.
- ▶ De Hopper, een elektrische scooter met chauffeur die reizigers voor een vaste prijs van € 2,50 naar iedere bestemming in het Centrum, De Pijp of Zuid-WTC (Amsterdam) brengt.
- ▶ Taxiboeken, dat zich richt op het vooraf boeken van een taxirit teneinde de aansluiting van vraag en aanbod te verbeteren, vertrek- en aankomsttijd beter te kunnen garanderen, de terugreis eenvoudiger te kunnen regelen, de taxirit makkelijker te kunnen betalen en de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren.
- ▶ TaxiID, dat (potentiële) treinreizigers via een app en website inzicht geeft in de beschikbaarheid, prijs, kwaliteit, luxe en milieuvriendelijkheid van taxi's in de buurt van een stationslocaties.

Twee projecten beoogden de rol van de fiets te versterken, namelijk:

- ▶ E-fiets, een elektrische fiets die door abonneerders van OV-fiets kan worden gehuurd. Volgens de aanvragers zit de meerwaarde voor gebruikers in het gebruiksgemak.
- ▶ Callock, het inrichten van een gebruiksvriendelijk verhuursysteem voor fietsen. Volgens de aanvragers is de innovatie het introduceren van een onbemand verhuursysteem dat 24 uur per dag gebruikt kan worden en waarbij de gebruiker niet over een OV-chipkaart of abonnement hoeft te beschikken en de fiets niet naar dezelfde verhuurlocatie teruggebracht hoeft te worden.

Nog eens twee projecten waren gericht op uitbreiding van de diensten op het gebied van multimodaal vervoer, namelijk:

- ▶ Mobility Concept, dat werknemers de mogelijkheid bood om hun persoonlijke reisbudget in te zetten voor gebruik van zowel hun leaseauto als het openbaar vervoer, zodat deze werknemers optimaal kunnen profiteren van de voordelen van de leaseauto en het gemak van het openbaar vervoer.
- ▶ Het toevoegen van stad- en streekvervoer aan Mobility Mixx, zodat zakelijke reizen per bus, tram en metro kunnen worden gefaciliteerd.

De overige drie projecten betroffen:

- ▶ De One-way-auto dat deelnemers de mogelijkheid biedt om bij een station een huurauto te pakken en deze op een ander punt weer in te leveren.
- ▶ Een opvouwbare scooter (de Gigi) die in de trein kan worden meegenomen, vergelijkbaar met de vouwfiets.
- ▶ PPS Roermond, een vorm van publiek-private samenwerking om te komen tot een publiek en/of privaat Mobiliteitsfonds om duurzame oplossingen voor het voor- en natransport van en naar de deelnemende bedrijven/organisaties te stimuleren en te faciliteren.

De drie projecten die door Agentschap NL ook positief beoordeeld zijn, maar die na de beoordeling zijn teruggetrokken, betroffen:

- ▶ de mogelijkheid om een plek op een P+R-terrein te reserveren (auto);
- ▶ een geautomatiseerd toegangscontrole en camerabewakingssysteem voor kleine en middelgrote fietsenstallingen (fiets); en
- ▶ de inzet van sociale media rond werkzaamheden aan spoor en weg op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL; wel gehonoreerd, maar niet gestart).

Al met al zaten er tussen de aanvragen minder ideeën voor verbetering van de positie van de fiets en bus tussen dan op grond van de behoeften en ideeën van reizigers verwacht zou mogen worden. Omgekeerd waren de aanvragen voor taxiprojecten gelet op de bescheiden rol van de taxi in voor- en natransport en de behoeften van reizigers op dit punt, oververtegenwoordigd.

Tabel 2.2: Gehonoreerde en daadwerkelijk uitgevoerde projecten Subsidieprogramma

Project	Omschrijving	Innovatief element bij aanvraag volgens Agentschap-NL
de Servicetaxi	Doel van de Utrecht Shuttle is een rendabele shuttledienst op te zetten, door de combinatie van: nieuwe reizigersdoelgroep de woon-werkreizigers, een aantrekkelijke dienst voor reizigers en een geautomatiseerde en gestructureerde aanpak met nieuwe internettools en dynamische voertuigplanning.	Het koppelen van bestaande middelen van zowel Prestige als Mobility Managers leidt tot een nieuw product. Een taxiservice zit nog niet op de Utrecht bereikbaarheidspas. Combinatie van verschillende doelgroepen: woon-werkreizigers en ook andere doelgroepen aan te spreken dan alleen houders van UB-pas, zodat de taxi zowel heen als terug vol zit. Op deze manier kan voldoende massa aan reizigers worden gecreëerd om een rendabele shuttledienst op te zetten. Goedkoper product t.a.v. huidige taxidiensten.
NS Zonetaxi	De liberalisering van de taximarkt en de wijzigingen in Treintaxi hebben geleid tot minder gebruik van de taxi in combinatie met de trein en een slecht klantoordeel over de prijs/kwaliteit van de taxi als voor- en natransport.	Het gaat hier om het verbeteren van een bestaande vorm van voor- en natransport. Zoals het project wordt beschreven gaan zowel het comfort als de condities verbeterd worden.
Duurzaam ontzorgd / Greenvite	In de gemeente Den Bosch bevordert het Greenvite pilotproject laagdrempelig duurzaam openbaar vervoer. De zakelijke reiziger is gericht op gemak, betrouwbaarheid, comfort en snelheid als het gaat om zijn mobiliteit en kiest vaak voor de auto. Met de app Go About (gekoppeld aan Outlook afspraken) kunnen zakelijke reizigers makkelijk een elektrische taxi bestellen voor hun rit van en naar het station.	Elektrische treintaxi's die tijdens de spits worden ingezet. Het bedrijf biedt door inzet van de tool een service aan zijn bezoekende klant.
Hopper	Het opzetten van een taxidienst met scooters. In eerste instantie richtte het project zich op de G4-steden. Op advies van Agentschap NL is echter besloten om in één gemeente te starten, te weten Amsterdam.	Het gaat om een nieuwe dienst, zij het dat de innovatiewaarde van de nieuwe dienst niet schokkend is.
TaxiID	TaxiID stelt consumenten in staat overal een taxi met een kwaliteitsbeoordeling (van andere gebruikers) te bestellen via gratis apps voor hun smartphone. Klanten zien direct welke taxi's in de omgeving beschikbaar zijn. Tevens wordt informatie zichtbaar over de tarieven, milieuvriendelijkheid en voertuigtype.	Op dit moment staat er ook al een taxitelefoonnummer onderaan het reisadvies van 9292 (9292 taxiservice 0900-9292 à € 0,70 p/m), maar dit blijkt slechts naar de regiotali's en Connexxion taxi service door te kunnen verwijzen. Nieuw is vooral het toevoegen van keuze voor een bepaald type taxi, dus de doorschakeling naar een taxicentrale die bij je opgegeven profiel past.
Taxiboeken	Taxiboeken betekent het online kunnen bekijken, boeken en betalen van de totale reis van A naar B met de trein en aanvullend betrouwbaar taxivervoer. Dit project heeft tot doel te komen tot een betere aansluiting van vraag en aanbod, het garanderen van aankomst- en vertrektijd, het eenvoudiger kunnen regelen van de reis, het gemakkelijker kunnen betalen van taxirit en de verbetering van de kwaliteit van landelijk dekkend taxivervoer.	De combinatie van informatie over tijden/prijzen, boeken en betalen van een totale reis per taxi en trein is nieuw en maakt dit een betere en makkelijker toegankelijk reismogelijkheid voor reizigers.

Tabel 2.2: Gehonoreerde en daadwerkelijk uitgevoerde projecten Subsidieprogramma (vervolg)

Project	Omschrijving	Innovatief element bij aanvraag volgens Agentschap-NL
E-fiets	Op het bestemmingsstation hebben treinreizigers voor natransport tot nu toe de keuze uit tram, bus, taxi, lopen, de OV-fiets, of de NS-scooter. In het aanbod ontbreekt de (elektrische) e-fiets.	Het verhuren van elektrische fietsen via een openbare, witte fietsachtige formule is nieuw.
Callock	Callock is een geautomatiseerd verhuur- of parkeersysteem voor twee- en driewielers, 24 uur per dag, 7 dagen per week. Het biedt de treinreiziger zowel voor- en natransport als vervoer binnen het centrum. Via een kaart, SMS of een app kunnen gebruikers 24 uur per dag een fiets lenen. Via een webbased beheer- en managementsysteem is alle informatie realtime beschikbaar.	Het is eenvoudig units bij te plaatsen of te verplaatsen, en het systeem dus eenvoudig af te stemmen op behoeften. Het is ook mogelijk om bakfietsen en 3-wielers op deze manier te verhuren. Uniek is de automatische uitgifte van een sleutel met chip en koppeling met ID van de fiets. De mogelijkheid van een webbased systeem geeft op elk moment inzicht in de status. Ook voor reizigers wordt een website ontwikkeld waarop zij kunnen zien of er fietsen beschikbaar zijn. Onderzocht wordt de mogelijkheid om fietsen op afstand te reserveren.
Mobility Concept	Een mobiliteitsbudget betekent meer keuzevrijheid voor de werknemer om mobiliteit naar eigen situatie en wensen in te richten en zelf invloed te hebben op de kosten. Werknemers krijgen een persoonlijk budget om alle reiskosten van te betalen.	Persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten worden nu aangeboden via Mobility Mixx. Dit is op dit moment echter een 'of' optie. Je kiest dus voor de leaseauto of voor een budget. Dit project is een 'en' project; je kiest voor een leaseauto en een budget. Hierdoor bereik je in plaats van 5 tot 10% wel 90 tot 95% van de leasegerechtigden.
Toevoegen stad- en streekvervoer reis-mogelijkheden aan Mobility Mixx	Met de Mobility Mixx kaart kunnen werknemers eenvoudig zakelijk reizen per trein, taxi, OV-fiets, poolauto en huurauto, parkeren op P+R terreinen en de privéfiets stallen in een NS-fietsenstalling	Een zakelijke kaart die ook stads- en streekvervoer aanbiedt is er nog niet. De innovatie zit hem in het combineren van de billing van Mobility Mixx, met het afrekenen door de ov-chipkaart, waardoor die laatste door de zakelijke reiziger kan worden gebruikt.
One-way-auto	Reizigers worden in de gelegenheid gesteld om zelf een one-way-auto van en naar het station te pakken. Binnen het pilotgebied is altijd op loopafstand (gemiddeld 150 meter of anderhalve minuut lopen) een one-way-auto beschikbaar. Op het station is een standplaats waar de auto's staan opgesteld.	Hiermee kun je als voortransport de deelauto gebruiken en de huur ervan stop zetten op een ander inleverpunt, waaronder ook het station. Dat is op dit moment nog niet mogelijk. Nieuw is vooral het huursysteem wat veel flexibeler moet kunnen werken dan nu voor dergelijke autodeelconcepten het geval is.
GiGi	De GiGi is een lichtgewicht opvouwbaar elektrische scooter. Een gemakkelijke, in drie stappen op te vouwen scooter, die mee mag en kan in de trein. In opgevouwen toestand kan men de GiGi als een trolleykoffer achter zich aan trekken.	Een elektrische meeneemscooter is er nog niet.
PPS Roermond	BI-zone Roermond ontwikkelt duurzame mobiliteitsinitiatieven voor- en natransport. Binnen de gemeente Roermond zijn ruim duizend bedrijven verenigd in een BI-zone (Bedrijven Investeringszone).	Op dit moment is er nog geen vaste financieringsconstructie waarbij BI-zones gezamenlijk betalen voor duurzame mobiliteitsactiviteiten. De wet biedt hiervoor sinds kort ruimte. Het gaat om het verleggen van opdrachtgeverschap, risico en verantwoordelijkheid van de gemeente naar de ondernemers in de regio, die dan een dienst kunnen opzetten voor hun klant.

SBIR

In het kader van de SBIR hebben 55 (combinaties van) bedrijven en organisaties een projectvoorstel bij Agentschap NL ingediend. Eén voorstel was te laat; de overige voorstellen zijn beoordeeld waarna Agentschap NL voor tien projecten een bijdrage voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek heeft toegekend. (Fase 1 van de SBIR). De toegekende bijdrage varieerde van € 35 duizend tot bijna € 50 duizend. Aan vier van de tien projecten, heeft Agentschap NL vervolgens ook nog een bijdrage toegekend voor het uitvoeren van een onderzoek- en ontwikkelingstraject (fase 2). Deze bijdrages varieerden van € 218 duizend tot € 248 duizend.

Tabel 2.3a beschrijft de projecten die een bijdrage hebben ontvangen voor het uitvoeren een haalbaarheidsonderzoek en een onderzoek- en ontwikkelingstraject (fasen 1 en 2). In de tabel is naast een beschrijving tevens aangegeven welk(e) knelpunt(en) volgens Agentschap NL door de projecten kunnen worden opgelost. De tabel laat zien dat twee van de vier projecten die voor zowel fase 1 als fase 2 opdracht hebben gekregen de positie van de fiets in het voor- en natransport beogen te versterken, namelijk:

- ▶ LED's Parksysteem, een innovatieve oplossing om het gebruik van fietsenstallingen te verbeteren door beter inzicht in het gebruik van plekken (detectie) en het makkelijker kunnen vinden van vrije plekken (ledverlichting).
- ▶ De Vrachtfiets, geschikt voor twee volwassenen, twee kinderen en hun bagage, met name bedoeld om recreanten, buiten de spits, met de trein te laten reizen.

De andere twee projecten betroffen:

- ▶ De mobiele stationschef, gericht op het stimuleren van collectieve vervoersvormen naar en van het station, uitgevoerd met vrijwilligers.
- ▶ Verleidelijk verdichten bij stations, een adviesdienst die gemeenten ondersteunt bij de herinrichting van de stationsomgeving (herkomsten en bestemming op loopafstand van het station en meer directe, veiligere en aantrekkelijkere routes) om de positie van de voetganger te versterken.

Van de projecten die alleen voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek (fase 1) bijdrage hebben ontvangen waren er nog eens twee gericht op de fiets. Twee andere projecten waren erop gericht de onderlinge dienstverlening tussen mensen tijdens het voor- en natransport te bevorderen. De laatste twee projecten waren gericht op een versterking van de rol van bus, tram en metro en van transferia in het voor- en natransport. Voor meer informatie met betrekking tot deze projecten verwijzen we naar tabel 2.3b.

Al met al kan geconcludeerd worden dat de projecten die in het kader van SBIR een bijdrage hebben ontvangen in grote lijnen aansluiten bij de behoeften van (potentiële) treinreizigers als het om de verbetering van het voor- en natransport gaat. Met vier fietsgerelateerde projecten kreeg deze vervoersvorm dezelfde mate van aandacht als tijdens de Nationale Reisvraag. En ook het aantal projecten voor verbeteringen rond bus, tram en metro en de auto is in lijn met de aandacht die deze vervoersvormen krijgen. Anders dan bij het Subsidieprogramma zijn er in het kader van SBIR geen bijdragen toegekend aan projecten die beoogden de rol van de taxi in het voor- en natransport te versterken.

Tabel 2.3a: Gehonoreerde projecten SBIR – fase 2 (en daarmee al eerder fase 1)

Project	Omschrijving	Welk knelpunt lost het project volgens Agentschap NL op
LED-s Parksysteem	Het LED's Parksysteem is een innovatieve manier om het stallen van fietsen bij stations te verbeteren. Door op elke parkeerplek de aanwezigheid van een fiets te detecteren wordt meer inzicht verkregen in de stallingsduur en de beschikbaarheid van de plek.	Deze combinatie van technieken is niet eerder voor fietsenstallingen doordacht en uitgevoerd. Het gaat om ontwikkeling van speciale software en slimme combinaties en op maat maken van hardware, sensor en behuizing.
Vrachtfiets	Het project 'Vrachtfiets als voor- en natransport' ontwikkelt een mogelijkheid om tweepersoons- en elektrisch ondersteunde bakfietsen in te zetten als voor- en natransport.	Nieuw is de expliciete combinatie van meerpersoons-uitleenfiets en natransport.
De mobiele stationschef	Er zijn in Nederland onbemande treinstations die op afgelegen plaatsen liggen en ontsloten worden door het openbaar vervoer met een bel- of lijnbus. Dit vervoer sluit vaak niet optimaal aan op de trein en de loop- en fietsroutes richting de stations worden als onveilig ervaren. Het gevolg hiervan is dat minder reizigers van de stations gebruik maken. De mobiele stationschef heeft als doel meer reizigers te genereren op deze OV-trajecten. Het is een vervoerdienst die uitgevoerd wordt met lokale vrijwilligers. Met een 8-personebusje wordt de reiziger van een woonkern naar een treinstation vervoerd.	De verbetering zit hem in het op een nieuwe manier kijken naar de gezamenlijke businessmodellen van trein en (buurt)bus in krimpregio's.
Verleidelijk verdichten bij stations	Dit project heeft als doel de situatie van de voetganger te verbeteren. Dit kan door te verdichten waardoor meer bestemmingen en herkomstplekken binnen loopafstand van het station komen te liggen en door de routes directer, veiliger en aantrekkelijker te maken.	De voetganger is moeilijk te vertegenwoordigen omdat hij geen specifieke infrastructuur gebruikt. Ook is het complex om zijn economische waarde in te schatten. Het beeld dat de auto meer omzet oplevert domineert.

Tabel 2.3b: Gehonoreerde projecten SBIR – alleen fase 1

Project	Omschrijving	Welk knelpunt lost het project volgens Agentschap NL op
Fietskracht 10	Een gedragscampagne die fietsers van en naar het station informeert en betreft bij het stallen van de fiets rondom het station. Het idee is dat mensen zelf meer verantwoordelijkheid gaan nemen en als ervaringsdeskundige ideeën opperen om de kwaliteit van stallingen te verbeteren.	Het stelt gebruikersbehoeften centraal in plaats van technische verbeteringen. Daarnaast maakt het huidige fietsers medeverantwoordelijk om oplossingen te verzinnen (co-creatie).
De mobiele E-bike pool bij evenementen	Een mobiele uitleenvoorziening van E-bikes voor evenementen. De uitleenvoorziening kan worden ingezet bij grootschalige, tijdelijke evenementen die op grotere afstand van het station liggen (tot 15 kilometer door de elektrische trapondersteuning).	Het project speelt in op een aantal nadelen die op dit moment worden ervaren bij het natransport: natransport over grotere afstanden worden aangepakt, de belemmering van het verplichte abonnement bij huur van een OV-fiets worden opgelost. Verder is deze mobiele huurmogelijkheid op verschillende plaatsen inzetbaar.
In GALOP naar de trein	Het opzetten van een burenservice op het platteland, waarbij vrijwilligers hun klanten met een privéauto van en naar het station en andere bestemmingen (winkelcentrum, ziekenhuis, gemeentehuis) brengen. De burenservice zou een alternatief moeten bieden voor lege bussen en de dure Regiotaxi.	Het is een aardig idee om de franchiseformule voor de burenservice toe te passen om zo een basis te bieden om dit vervoer makkelijker te kunnen regelen.
Sneller met trein en bus	Met gerichte marketing een specifieke groep van nu-automobilisten (mensen die heden ten dage gebruik maken van de auto in plaats van het OV) benaderen en bewegen om de meer geschikte en snellere trein-bus/metro/ tram-combinatie van vervoer te kiezen.	Het kijken naar slimme combinaties en het inzetten van snelheid als argument is een nog onderbelicht thema.
Qneqt	Het verbinden van een community van gebruikers terwijl ze onderweg zijn, met als doel de deelnemers te laten samenwerken om van en naar het station te komen.. De diensten kunnen variëren van taxidelen, carpoolen, verhuur van o.a. fietsen of achterop zitten.	Door de bredere insteek van dit project in vergelijking met soortgelijke projecten op het terrein van carpoolen, zou het project succesvol kunnen maken.
Sterpunt, een multimodaal modulair transferium	In de toekomst gaan reizigers naar een multimodaal modulair transferium of sterpunt bij het station. Daar zorgt een 'smooth operator' voor het veilig parkeren van je (elektrische) fiets, scooter of auto. In plaats van op een dure A1-locatie bevindt de parkeerruimte zich op goedkopere locaties.	Het is een ambitieus project dat uit vele onderdelen bestaat, waarbij de modulaire opbouw een kracht kan zijn.

2.3 Bereikte projectresultaten

In deze paragraaf beschrijven we de resultaten die met de gehonoreerde projecten zijn bereikt. We kijken daarbij allereerst naar de vernieuwingen in het voor- en natransport die deze projecten hebben opgeleverd, waarbij nieuw is gedefinieerd als (i) het ontwikkelen van geheel nieuwe vormen, (ii) het verbeteren van bestaande vormen en (iii) het verbeteren van condities zodat de bestaande vormen effectiever zijn. Daarnaast kijken we, voor zover de beschikbare gegevens dat toelaten, ook in hoeverre de projecten tot veranderingen in het reisgedrag hebben geleid of kunnen leiden. Op basis van deze analyse maken we ten slotte een onderscheid tussen de succesvolle en minder succesvolle projecten, waarbij we een project als succesvol beschouwen wanneer het project tot een voor (potentiële) treinreizigers merkbare verbetering in het voor- en natransport heeft geleid (Subsidieprogramma) of een belangrijk knelpunt om deze verbetering te realiseren heeft weggenomen (SBIR).

We beperken ons in deze paragraaf tot de 13 projecten in het kader van het Subsidieprogramma die daadwerkelijk tot uitvoering zijn gekomen en de 4 projecten die in het kader van SBIR een bijdrage voor het onderzoek- en ontwikkelingstraject (fase 2) hebben ontvangen. De 17 projecten zijn in vier thema's onderverdeeld, namelijk:

- ▶ Fiets (4 projecten)
- ▶ Taxi (6 projecten)
- ▶ Multimodaal vervoer (2 projecten)
- ▶ Overig (5 projecten).

In het vervolg van deze paragraaf beschrijven we per thema de resultaten die met de afzonderlijke projecten zijn bereikt. Daarnaast bevatten tabellen 2.4 (Fiets), 2.5 (Taxi), 2.6 (Multimodaal vervoer) en 2.7 (Overig) een beknopte beschrijving van de resultaten per project.

Fiets

Vier van de in het kader van het Subsidieprogramma en SBIR gehonoreerde projecten beoogden de positie van de fiets in het voor- en natransport te versterken, te weten:

- ▶ E-fiets (Subsidieprogramma)
- ▶ Calllock (Subsidieprogramma)
- ▶ LED's Parksysteem (SBIR)
- ▶ Vrachtfiets (SBIR).

E-fiets

OV-fiets heeft op tien stationslocaties een pilot met in totaal 100 E-fietsen uitgevoerd. Uit een evaluatie van de pilot bleek dat 2.700 unieke klanten de E-fiets hebben geprobeerd, waarvan 39% ten minste twee keer een E-fiets heeft gehuurd. Het gebruik van de E-fiets is lager dan bij de aanvraag was ingeschat en verschilt per locatie. Met een aandeel van 17% in het aantal ritten was de E-fiets het meest succesvol in Den Haag, terwijl Gouda met een aandeel van 5% de minst succesvolle locatie was.

De E-fiets werd vooral door ouderen gehuurd: 70% van de klanten is 50 jaar of ouder en de gemiddelde leeftijd van de klanten is 55 jaar. De klanten zijn in de meeste gevallen hoger opgeleid: 75% heeft ten minste een HAVO-opleiding gevolgd. De klanten waarderen de E-

fiets met een 7,7 (op een 10-puntsschaal). Zij zijn vooral te spreken over het comfort (8.2) en gebruiksgemak (7,8).

Onduidelijk is in hoeverre de E-fiets nieuwe klanten heeft weten te trekken, dat wil zeggen klanten die vanwege de mogelijkheid om een E-fiets te huren een OV-fietsabonnement hebben afgesloten, of dat de E-fiets door klanten is gehuurd die al in het bezit van OV-fietsabonnement waren en anders een OV-fiets zouden hebben gehuurd. Ook is onduidelijk in hoeverre er klanten zijn die door de mogelijkheid om een E-fiets te huren voor de trein gekozen hebben.

Callock

Callock heeft in de omgeving van Middelburg een pilot opgezet met een geautomatiseerd verhuursysteem voor fietsen. De fietsen van Callock werden vooral door mensen tot 35 jaar gehuurd (38%); het aandeel ouderen (55+) is met 18% veel kleiner dan bij de E-fiets. Daarmee lijkt de gebruikersgroep van Callock meer op de gebruikersgroep van de OV-fiets.

Klanten waarderen het lokale karakter van het verhuursysteem van Callock evenals de mogelijkheid om de fiets op een andere locatie achter te laten. En omdat klanten, anders dan bij de OV-fiets, geen abonnement hoeven af te sluiten, zijn de fietsen van Callock ook toegankelijk en bruikbaar voor incidentele (trein)reizigers en toeristen.

LED's Parksysteem

Uit het haalbaarheidsonderzoek van LED's Parksysteem komt naar voren dat de beoogde verbeteringen rond fietsenstallingen op verschillende manieren het gebruik van de fiets tijdens voor- en natransport en het treingebruik kunnen stimuleren. Zo blijkt uit het onderzoek dat een nette stationsomgeving tot 1 à 3% extra treinreizigers trekt ten opzichte van een chaotische stationsomgeving.

Ook in de stalling zelf valt nog veel te winnen. Door binnen een fietsenstalling slim onderscheid te maken tussen zones voor kort en lang parkeren, hoeven vaste treinreizigers minder ver te lopen om op het perron te komen. Ook vermindert de zoektijd in de fietsenstalling wanneer vrije plekken snel te vinden zijn. Daarmee komt LED's Parksysteem tegemoet aan een belangrijk bezwaar van treinreizigers ten aanzien van het voor/ en natransport per fiets¹¹.

Ten slotte kan LED's Parksysteem het gebruik van de betere en duurdere fietsen, zoals elektrische fietsen, in het voor- en natransport bevorderen, op het moment dat het systeem de eigenaar het gevoel geeft dat hij zijn fiets goed en netjes kan stallen. Uit eerder onderzoek is namelijk gebleken dat mensen eerder hun (duurdere) fiets in een stalling zetten als deze ordelijk en netjes is¹².

Ten tijde van de evaluatie was LED's Parksysteem op één station, te weten station Haarlem, operationeel. In de fietsenstalling is bij elk looppad een dynamisch verwijzingsbord geplaatst dat aangeeft hoeveel vrije plekken zich in die rij bevinden. Boven het looppad van elke rij is ledverlichting aangebracht die aangeeft waar de vrije plekken zich bevinden.

¹¹ NS (2007), *De kwaliteitsbeleving van de reis met de trein*, Rapportage MuConsult in opdracht van NS.

¹² NS (2007), *De kwaliteitsbeleving van de reis met de trein*, Rapportage MuConsult in opdracht van NS.

Tabel 2.4: *Bereikte resultaten fietsprojecten (Subsidieprogramma + SBIR)*

Project	Resultaat
E-fiets	Als experiment zijn op tien huurlocaties tien elektrische fietsen beschikbaar gesteld. Tijdens de proefperiode konden alle OV-fietsabonnees voor de prijs van een gewone OV-fiets één proefrit maken (€3). De gebruikers van de E-fiets waren behoorlijk tevreden en een groot deel maakte een tweede rit met de E-fiets. Na de proefperiode is de elektrische fiets door NS opgenomen in de OV-fietsformule en verkrijgbaar nu op 13 lokaties.
Callock	Als experiment is de Callock fietsverhuur ingezet in stations-, haven-, en centrumgebied van Middelburg. De witte leenfietsen stonden op strategische plekken in Middelburg, zoals het NS-station, het Damplein en het Stadskantoor. Er wordt enthousiast door gebruikers op het initiatief gereageerd en steeds meer mensen maken er gebruik van. Met name de 24/7 beschikbaarheid van de huurfietsen, de aanwezigheid van oplaadpunten en de inzichtelijkheid van de beschikbaarheid van fietsen en stallingsplaatsen vooraf worden door veel mensen erg aantrekkelijk gevonden.
LED's Parksysteem	In november 2012 opende op station Haarlem een proef met het LED's Parksysteem. In de fietsenstalling is bij elk looppad een dynamisch verwijzingsbord geplaatst dat aangeeft hoeveel vrije plekken zich in die rij bevinden. Boven het looppad van elke rij is ledverlichting aangebracht die aangeeft waar de vrije plekken zich bevinden. Er is veel waardering voor het LED's Parksysteem. In diverse gemeenten, waaronder Nijmegen, is daarnaast vraag naar een systeem dat inzicht geeft in de bezetting en reizigers helpt om snel een vrije plek te vinden.
Vrachtfiets	In 2012 is de recreatieve Vrachtfiets ontwikkeld en succesvol getest met 7 stuks in de regio Castricum. Vanwege het recreatieve karakter van het gebruik van de Vrachtfiets is de implementatie gericht op het toeristische domein. Het product Vieco heeft zich hieruit ontwikkeld.

Vrachtfiets

Vrachtfiets heeft in Castricum een proef gehouden met een aantal elektrisch ondersteunde bakfietsen die bij campings, fietsmakers, hotels, restaurants of de VVV nabij het station gehuurd kunnen worden. De bakfietsen bieden plaats aan twee volwassenen, enkele kinderen en hun bagage en moeten van de reis van het station naar de camping of het bungalowpark een belevenis op zich maken. De vier gebruikers die bevestigd zijn herkennen dit belevingselement. De fiets scoort goed op comfort en kwaliteit, maar de gebruikers missen met name kinderzitjes.



Conclusie

Al met al kan geconcludeerd worden dat de vier fietsprojecten waaraan in het kader van het Subsidieprogramma en de tweede fase van SBIR regeling een bijdrage is verleend, tot merkbare en door reizigers gewaardeerde verbeteringen in het voor- en natransport per fiets hebben geleid, hetzij door het bieden van nieuwe/vernieuwde diensten (E-fiets, Calllock en Vrachtfiets) hetzij door het verbeteren van voorzieningen voor de fiets (LED's Parksysteem).

Taxi

Vanuit het Subsidieprogramma is aan de volgende zes projecten voor nieuwe/verbeterde taxidiensten subsidie verstrekt:

- ▶ De Servicetaxi (Utrechtshuttle)
- ▶ Duurzaam ontzorgd/Greenvite
- ▶ NS Zonetaxi
- ▶ Hopper
- ▶ TaxiID
- ▶ Taxiboeken

Er zijn geen taxiprojecten die in het kader van SBIR een bijdrage hebben ontvangen.

De Servicetaxi

Door omstandigheden moest de pilotperiode met de Utrechtshuttle flink worden ingekort. Ook het aantal werkgevers/instituten dat aan de pilot meedeed minder dan op grond van eerdere toezeggingen de verwachting was. Uiteindelijk hebben twee partijen, SIOO en Apollo Hotel, daadwerkelijk opdracht gegeven voor het vervoer per Utrechtshuttle. Uit onderzoek onder de gebruikers van de Utrechtshuttle blijkt dat de nieuwe dienst niet tot ander reisgedrag en/of extra vraag naar vervoer vanaf station Utrecht Centraal heeft geleid.



Duurzaam ontzorgd/Greenvite

Het Greenvite pilotproject richtte zich op de zakelijke reiziger. Bezoekers van bedrijven in de omgeving van Den Bosch konden via de app Go About (gekoppeld aan outlook afspraken) makkelijk een elektrische taxi boeken die aansloot op hun treinreis. Het product is vanaf 4 oktober 2012 meerdere keren succesvol ingezet bij congressen rond Den Bosch. Zowel in combinatie met een treintaxi als zonder de taxi toevoeging. Organisaties zijn volgens de initiatiefnemers echter terughoudend in het aanbieden en opstarten van projecten die de mobiliteit van werknemers beogen te wijzigen. Daarom is het resultaat van het project

beperkt gebleven tot een webapplicatie, maar is de samenwerking op de weg nauwelijks van de grond gekomen.

NS Zonetaxi

De NS Zonetaxi is op 28 november 2012 op 23 stations gelanceerd, hetgeen er drie meer waren dan gepland. Tot 10 maart 2013 hadden 1.448 reizigers zich aangemeld om van de NS Zonetaxi gebruik te kunnen maken en waren er in totaal 518 ritten met een NS Zonetaxi gemaakt. De NS Zonetaxi werd het meest gebruikt om van en naar de stations Hilversum (12%) en Amersfoort (10%) te reizen. Klanten zijn in het algemeen tevreden over deze taxidienst: 72% van de klanten geeft een 7 of hoger. Daarbij zou een deel van de klanten hun treinreis niet gemaakt hebben als de NS Zonetaxi er niet zou zijn geweest (7%) en is een deel van de klanten door de NS Zonetaxi vaker met de trein gaan reizen (13%).

Hopper

De Hopper is op 27 september 2012 van start gegaan. In de eerste twee maanden zijn er gemiddeld meer dan 1.250 ritten per maand met een Hopper gemaakt en had de Hopper zes vaste klanten, dat wil zeggen klanten die meer dan 35 keer van de Hopper gebruik hebben gemaakt. Om dit te realiseren heeft Hopper veel gedaan om publiciteit voor de nieuwe taxidienst te genereren. Diverse media (onder andere kranten en het NOS journaal) hebben aandacht aan deze duurzame vorm van taxivervoer met elektrische scooters besteed. Vanwege een faillissement heeft Hopper de dienstverlening medio 2013 moeten beëindigen.

TaxiID

Het is TaxiID gelukt om de een app (en daarmee de dienst) in gebruik te nemen die bijdraagt aan de transparantie op de taximarkt. In 2011 heeft het project de Taxi-innovatieprijs gewonnen. In hoeverre de app ook door (trein)reizigers omarmd wordt is niet duidelijk. De zelfevaluatie bevat namelijk geen informatie over het aantal taxiriten dat met behulp van de app geboekt is en ook niet over de mate waarin treinreizigers de app weten te vinden om hun voor- en/of natransport te regelen.

Taxiboeken

Taxiboeken.nl richt zich op stations waar treinreizigers geen gebruik van de NS Zonetaxi kunnen maken en er ook niet altijd straattaxi's op treinreizigers staan te wachten. Tijdens de pilotperiode hebben 200 mensen van deze taxidienst gebruik gemaakt. In hoeverre de nieuwe dienst tot wijzigingen in het reisgedrag heeft geleid is niet duidelijk.

Conclusie

Een aantal projecten waaraan in het kader van het Subsidieprogramma subsidie is verleend, heeft tot merkbare en door reizigers gewaardeerde verbeteringen in het voor- en natransport per taxi geleid. Dit geldt met name voor de NS Zonetaxi waarvan tijdens de pilotperiode al veelvuldig gebruik werd gemaakt. Ook van de Hopper werd in de eerste twee maanden na de start al veelvuldig gebruik gemaakt, maar door het faillissement van de aanvrager kon deze taxidienst niet gecontinueerd worden. Daarentegen werd van de Servicetaxi tijdens de verkorte pilotperiode maar weinig gebruik gemaakt om van en naar het station te reizen, mede omdat bedrijven/organisaties eerdere toezeggingen niet nakwamen.

Tabel 2.5: Bereikte resultaten taxiprojecten (Subsidieprogramma)

Project	Resultaat
de Servicetaxi	Eind 2011 is de Utrecht Shuttle gaan rijden, maar door omstandigheden is de pilotperiode van de Utrechtshutte flink verkort en is voor slechts enkele opdrachtgevers gereden. Oorspronkelijke toezeggingen van werkgevers/instituten werden niet omgezet in daadwerkelijke contracten. Eindgebruikers lieten geen wezenlijk ander reisgedrag zien. Technisch is het concept uitgewerkt, maar er bleek te weinig animo voor een rendabel vervolg.
Duurzaam ontzorgd / Greenvite	Bezoekers van bedrijven in de omgeving van Den Bosch kunnen via de app Go About (gekoppeld aan outlook afspraken) makkelijk trein en taxi gebruiken voor hun bezoek, waarbij een elektrische taxi hun rit van en naar het station verzorgde. Inmiddels is het concept geëvolueerd tot een mobiliteitsontzorgder voor bezoekers. Daarnaast is de ontwikkelde software gebruikt in filewissel.nl, een site voor het vergelijken van reistijden.
NS Zonetaxi	De NS Zonetaxi is op 28 november 2012 gelanceerd op 23 stations en de dienst bij een breed publiek onder de aandacht gebracht. Tot maart 2013 hebben 1.448 reizigers zich aangemeld om de NS Zonetaxi te kunnen gebruiken en zijn er ruim 500 ritten gemaakt. Gebruikers zijn in het algemeen tevreden over de dienst. De bedoeling is dat de dienst in 2013 wordt uitgebreid naar 40 stationslocaties.
Hopper	De lancering genereerde veel publiciteit. Vanaf najaar 2012 rijden de scooters van 8:00 tot 20:00 uur en kunnen via een App op de smartphone worden besteld of op straat worden aangehouden. Amsterdam is 100 Hoppers rijker. Via de eerste vaste klanten en mond-op-mond reclame probeert men meer mensen te motiveren er gebruik van te maken. Binnen een half jaar wil het bedrijf uitbreiden naar Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Daarna moeten in nog eens 34 middelgrote gemeentes de scooters beschikbaar zijn. Reizigers zijn de Hopper als een snelle en directe vervoerwijze en met name de mogelijkheid om de Hopper vooraf te reserveren wordt door velen aantrekkelijk gevonden. Zover is het echter niet gekomen. De aanvrager is failliet gegaan, zodat het project is beëindigd.
TaxiID	TaxiID is het gelukt om de APP (en daarmee de dienst) operationeel te krijgen. Taxi ID wint in 2011 de Taxi Innovatieprijs als meest innovatieve ontwikkeling in de branche voor kleinschalige personenvervoer en weet meer dan 13.000 taxivoertuigen aan te sluiten (meer dan 200 aangesloten taxibedrijven). Verdere grootschalige implementatie bleek lastig: voor TaxiID is het moeilijk en duur om de consument te bereiken en ontwikkeling van andere taxi-APP's vergroten de concurrentie en zorgen voor verwarring bij consumenten. Sinds begin 2013 biedt TaxiID IT diensten aan de taximarkt. Taxibedrijven nemen online diensten af die zij kunnen inzetten om efficiënt ritten te kunnen verwerken en klanten te bedienen. In Amsterdam opereren ze daarnaast nog vanuit het oorspronkelijke idee.
Taxiboeken	In de pilotperiode hebben uiteindelijk 200 mensen gebruik gemaakt van deze dienst. Via www.taxiboeken.nl is het mogelijk gemaakt eenvoudig en snel online een taxi boeken en betalen (via pc, tablet of mobiele telefoon) voor je reis vanaf het station naar de eindbestemming te regelen. Taxi staat klaar en met 1 SMS-bericht haalt hij je ook weer op voor de terugreis. Door verschillende ontwikkelingen in de taxibranche is Taxiboeken.nl vooralsnog niet is opgenomen in het reisadvies van o.a. 9292 of NS. Dit geeft hen op dit moment wat minder marketingkracht voor uitrol en meer klanten. Veel reizigers geven aan dat hun eerste indruk van het project TaxiID positief is en dat zij het interessant voor zichzelf vinden.

Van andere projecten is het (blijvende) resultaat minder goed te kwalificeren. Zo is niet duidelijk of en in welke mate treinreizigers de digitale informatievoorziening door TaxilD en Taxiboeken hebben ontdekt en omarmd. Hetzelfde geldt voor Greenvite. Dit concept is geëvolueerd tot een mobiliteitsontzorgder voor bezoekers en de software voor de planner wordt inmiddels ook gebruikt door filewissel.nl, een site voor het vergelijken van reistijden.

Multimodaal vervoer

Twee projecten hebben vanuit het Subsidieprogramma een bijdrage ontvangen, te weten:

- ▶ Mobility Concept
- ▶ Toevoegen stad- en streekvervoer aan Mobility Mixx

Mobility Concept

Mobility Concept wil werknemers de mogelijkheid bieden om zelf te kiezen hoe zij hun persoonlijke mobiliteitsbudget inzetten: op het ene moment kiezen voor de voordelen van hun leaseauto en op een ander moment voor het gemak van het openbaar vervoer. Mobility Concept is één van de aanjagers van de vele experimenten met persoonlijke mobiliteitsbudgetten in het kader van Slim Werken Slim Reizen. Een tiental werkgevers pasten als proef een vorm van een mobiliteitsbudget toe en toonden aan dat het werkt.

Toevoegen stad- en streekvervoer aan Mobility Mixx

Mobility Mixx is erin geslaagd om de gebruiksmogelijkheden van de Mobility Card uit te breiden waardoor kaarthouders ook met de bus, tram en metro kunnen reizen. Uit een enquête onder werknemers van RWS die hebben deelgenomen aan de pilot met de uitgebreide Mobility Card kwam naar voren dat bus, tram en metro door 62% van de respondenten wordt gebruikt tijdens het voortransport en door 85% tijdens het natransport. De eindrapportage van het project biedt geen inzicht gegeven in de eventuele veranderingen in het reisgedrag van deze werknemers.

Conclusie

De beoogde uitbreidingen van de dienstverlening voor het faciliteren van multimodaal vervoer zijn in beide projecten gerealiseerd. Ten tijde van de evaluatie is de nieuwe dienstverlening bij een klein aantal werkgevers aangeboden, waardoor nog niet vastgesteld kan worden welk effect deze dienstverlening voor het toekomstige treingebruik zal hebben.

Tabel 2.6: *Bereikte resultaten multimodale projecten (Subsidieprogramma)*

Project	Resultaat
Mobility Concept	Binnen het kader van Slim Werken Slim Reizen is volop geëxperimenteerd met persoonlijke mobiliteitsbudgetten, waarbij Budget2Go is een van de aanjagers is. Een tiental werkgevers pasten als proef een vorm van een mobiliteitsbudget toe en toonden aan dat het werkt. Uit de pilot Slim leasen van Maastricht-Bereikbaar blijkt: een mobiliteitsbudget biedt de werknemer vrijheid om te beslissen hoe hij naar het werkt reist (met de leaseauto, de trein of de bus), werkgevers krijgen met het mobiliteitsbudget een instrument om kosten beter te beheersen, en het draagt bij aan minder autoritten in de spits. Minister Schultz van Haegen heeft aangegeven de toepassing van mobiliteitsbudgetten verder te willen stimuleren binnen het programma Beter Benutten. Ook Maastricht Bereikbaar wil verder met mobiliteitsbudgetten in het kader van Beter Benutten.
Toevoegen stad- en streekvervoer reis-mogelijkheden aan Mobilty Mixx	De Mobility Card is zodanig uitgebreid dat kaarthouders ook met de bus, tram en metro kunnen reizen. Uit een enquête onder werknemers van RWS die hebben deelgenomen aan de pilot met de uitgebreide Mobility Card kwam naar voren dat bus, tram en metro door 62% van de respondenten wordt gebruikt tijdens het voortransport en door 85% tijdens het natransport.

Overig

De laatste vijf projecten die in het kader van het Subsidieprogramma of de tweede fase van SBIR een bijdrage hebben ontvangen, beoogden zeer uiteenlopende aspecten van het voor- en natransport te versterken. Het gaat om de volgende vijf projecten:

- ▶ One-way auto (Auto; Subsidieprogramma)
- ▶ GiGi (Opvouwbare scooter; Subsidieprogramma)
- ▶ PPS Roermond (Publiek privaat Mobiliteitsfonds; Subsidieprogramma)
- ▶ De mobiele stationschef (Bus; SBIR)
- ▶ Verleidelijk verdichten bij stations (Lopen; SBIR).

One-way auto (Auto)

Tijdens de uitvoering van het project hebben de initiatiefnemers problemen ondervonden, onder meer bij de softwareontwikkeling. Hierdoor is de oorspronkelijke planning niet gehaald en heeft het project nog niet tot een demonstratie en/of pilot geleid.

GiGi (Opvouwbare scooter)

Uit het eindrapport van GiGi komt het beeld naar voren dat het de ontwikkelaars ten tijde van de evaluatie nog niet was gelukt om de opvouwbare scooter die in de trein kan worden meegenomen, daadwerkelijk te produceren en aan (trein)reizigers aan te bieden.

PPS Roermond (Publiek privaat Mobiliteitsfonds)

Met de bijdrage van het Subsidieprogramma en gebruikmakend van de Experimentenwet Bedrijven Investeringszone (BI-zone) is in Roermond een samenwerkingsverband opgezet. Het idee van de BI-zone is afkomstig uit het buitenland (VS), waar het meestal een Business Improvement District (BID) wordt genoemd. De gedachte is dat de overheid een deel van de door bedrijven betaalde belastingen via een fonds middelen aan een regio beschikbaar stelt, waarbij de betreffende bedrijven verenigd in de BI-zone invloed uit kunnen oefenen op de besteding van deze middelen.



In geval van de gemeente Roermond ontwikkelden ruim duizend bedrijven verenigd in een BI-zone gezamenlijk duurzame mobiliteitsinitiatieven voor voor- en natransport. Dit heeft geresulteerd in de instelling van het eerste publiek private Mobiliteitsfonds van Nederland in maart 2013. Onder de vlag van Stichting Citymanagement Roermond gaan de bedrijven verenigd in de BI-zone samen de Stichting Parkmanagement Roermond en de gemeente Roermond werken aan duurzame mobiliteit en bereikbaarheid in Roermond. Daarmee is de focus van het Mobiliteitsfonds breder dan het verbeteren van het voor- en natransport teneinde het treingebruik te vergroten.

Eén initiatief gefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds dat wel gericht is op een verhoging van het treingebruik betreft een product dat reizigers moet stimuleren om met de trein naar Roermond te komen. Het DOC outlet centre, horecabedrijf Cox en Co en de VVV Midden Limburg hebben gezamenlijk een aanbieding geplaatst bij spoordeelwinkel.nl (NS) onder de naam 'Shoppen in Roermond'. Deze actie is 955 maal verkocht. Volgens de initiatiefnemers zijn dit bezoekers die nu met de trein naar Roermond zijn gekomen maar anders niet naar Roermond waren gekomen.

De mobiele stationschef (Bus)

De beoogde praktijkproef met de mobiele stationschef heeft niet plaatsgevonden vanwege onenigheid binnen de gemeente Voerendaal en het toenemende beroep dat op vrijwilligers wordt gedaan.

Verleidelijk verdichten bij stations (Lopen)

Uit de eindrapportage van het project 'Verleidelijk verdichten bij stations' valt op te maken dat tijdens de pilot die in het kader van het project gehouden is, meer inzicht is verkregen in de omgevingskenmerken die van invloed zijn op de keuze van mensen om met de trein te reizen en daarbij van of naar het station te lopen. Zo is bijvoorbeeld de ligging van het station ten opzichte van omringende straten van invloed op het aandeel 'Lopen' in het natransport. De initiatiefnemers zijn erin geslaagd om, zoals beoogd, een database met voorbeelden van stationsomgevingen en de knelpunten voor voetgangers samen te stellen, hetgeen onder meer heeft geresulteerd in een praktijkboek met voorbeelden. Met een bijbehorende adviesdienst willen zij gemeenten en andere partijen helpen bij het ontwikkelen en implementeren van verbeteringen. Omdat aanpassingen in de stationsomgeving veel voorbereidings- en uitvoeringstijd vergen, waren er ten tijde van de evaluatie nog geen concrete verbeteringen in de praktijk zichtbaar die tot dit project te herleiden zijn.



Conclusie

Van twee projecten kan gezegd worden dat het beoogde projectresultaat bereikt is, te weten PPS Roermond en Verleidelijk verdichten bij stations. Ten aanzien van het project 'Verleidelijk verdichten bij stations' moet wel worden aangetekend dat dit project nog niet tot voor (potentiële) treinreizigers merkbare resultaten heeft geleid.

Voor de overige projecten geldt dat door vertraging tijdens de ontwikkeling van het product (GiGi) of dienst (One-way auto) of externe omstandigheden (de mobiele stationschef) de beoogde praktijkproef niet heeft plaatsgevonden waardoor onduidelijk is wat (potentiële) treinreizigers van deze producten of diensten vinden.

Tabel 2.6: Bereikte resultaten overige projecten (Subsidieprogramma + SBIR)

Project	Resultaat
One-way-auto	Project is door vertraging en problemen bij softwareontwikkeling blijven steken in voorbereidingen en heeft nog niet tot een demonstratie en pilot geleid.
GiGi	De GiGi is nog in ontwikkeling.
PPS Roermond	"Met een bijdrage vanuit de subsidieregeling en gebruikmakend van de Experimentenwet Bedrijven Investeringszone (BI-zone) is in Roermond een samenwerkingsverband opgezet. In relatie tot het verbeteren van het voor- en natransport van en naar het station hebben de initiatiefnemers gezamenlijk een product ontwikkeld dat reizigers moet stimuleren met de trein naar Roermond te komen: 'Shopper in Roermond'. Deze spoordeelactie is 955 maal verkocht. De werkwijze van een Mobiliteitsfonds fungeerde als voorbeeldproject voor een publiek-private samenwerking. De uitgangspunten van het project in Roermond zijn overgenomen door Poort van Delft, het Beter Benutten project in Delft (regio Haaglanden). Vanwege de gunstige resultaten en positieve evaluatie heeft minister Kamp van Economische Zaken gemeld dat de Experimentenwet een definitieve wet wordt."
De mobiele stationschef	Een praktijkproef met deze mobiele stationschef zou tussen Klimmen en treinstation Klimmen-Rensdaal (gemeente Voerendaal, provincie Limburg) gehouden worden. Uiteindelijk is door onenigheid binnen de gemeente Voerendaal en de toenemende vraag naar vrijwilligers de pilot niet tot stand gekomen. De inzichten over een nieuw type lijnvoering worden nu wel binnen Veolia gebruikt.
Verleidelijk verdichten bij stations	In Nijmegen is met de adviezen geëxperimenteerd. De pilot gaf ook meer inzicht in de omgevingskenmerken die meer of minder bijdragen aan het aantal treinreizigers en het aandeel voetgangers in de modal split. Daarnaast is een database opgezet met geslaagde en minder geslaagde stationsomgevingen en zijn 21 stations samengevat in een boek als product van het project. Het voorbeeldenboek is gratis beschikbaar via de website www.molster-stedenbouw.nl . Omdat aanpassingen in de stationsomgeving tijdrovend zijn is er tijdens het project nog geen concrete verbetering in d praktijk waargenomen. Dit zal in de komende jaren moeten blijken wanneer de adviesdienst op eigen benen komt te staan.

2.4 Marktkansen succesvolle projecten

In de vorige paragraaf hebben we gezien dat een aantal projecten als succesvol kunnen worden beschouwd, in de zin dat het beoogde projectresultaat is gehaald. In deze paragraaf gaan we na of er voor deze succesvol afgeronde projecten ook markt is. We behandelen de kansen voor een grootschalige implementatie wederom per thema.

Fiets

Voor vier projecten die in het kader van het Subsidieprogramma subsidie hebben ontvangen, de E-fiets, Callock's fietsverhuursysteem, LED's Parksysteem en de Vrachtfiets, geldt dat gezien de behaalde projectresultaten de vraag reëel is of een verdere uitrol van deze projecten tot de mogelijkheden behoort.

E-fiets

De initiatiefnemer van de E-fiets verwachten dat de E-fiets in de nabije toekomst op grotere schaal zal worden aangeboden. De uitkomsten van de evaluatie van de E-fiets bieden voor hen voldoende aanknopingspunten om het aanbod van elektrische fietsen binnen de OV-fietsformule te continueren, te verbeteren en uit te breiden naar 140 fietsen (een uitbreiding met 40%). Daarmee kiezen de initiatiefnemers bij de E-fiets voor een vergelijkbare strategie van een stapsgewijze uitbreiding van het aanbod als waar indertijd bij de introductie van de OV-fiets voor gekozen is.



Dat er markt voor de E-fiets lijkt te zijn, blijkt ook uit de internetenquête. Van de respondenten is 44% (heel) positief over deze nieuwe dienst. De respondenten vinden de E-fiets gemakkelijk (72%), flexibel (71%), snel (70%), comfortabel (68%), vernieuwend (67%) en aantrekkelijk (63%). Ruim een derde geeft aan dat de nieuwe dienst ook een meerwaarde voor henzelf heeft en een derde van de respondenten verwacht de elektrische huurfiets (zeer) waarschijnlijk ook te gaan gebruiken. Respondenten die dat niet overwegen, geven hiervoor als voornaamste reden dat zij andere (gemakkelijkere) alternatieven hebben en prefereren.

Callock

De initiatiefnemers van Callock geven aan dat er op dit moment wereldwijd veel vraag is naar vormen van fietsverhuursystemen. Vooral kleinere gemeenten en bedrijventrazen zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen. Volgens de initiatiefnemers is er vanuit de provincie Zeeland veel interesse in een verdere uitrol van het fietsverhuursysteem van Callock binnen de provinciegrenzen. Als voordeel van hun systeem noemen zij dat de schaal waarop het fietsverhuursysteem wordt opgezet flexibel is.

Ook voor het fietsverhuursysteem van Callock geldt dat er gelet op de uitkomsten van de internetenquête markt voor lijkt te zijn. Ruim de helft van de respondenten reageert (heel) positief op (de korte beschrijving van) het fietsverhuursysteem (54%). Zij vinden het met name aantrekkelijk dat de huurfiets niet op dezelfde plek hoeft te worden ingeleverd (86%), maar ook de 24/7 beschikbaarheid van de huurfietsen, de aanwezigheid van oplaadpunten en de inzichtelijkheid van de beschikbaarheid van fietsen en stallingsplaatsen wordt door meer dan 80% van de respondenten (zeer) aantrekkelijk gevonden. Daarnaast vinden zij het

systeem flexibel (78%), gemakkelijk (77%), aansprekend (74%), vernieuwend (71%), snel (68%) en comfortabel (66%). Bijna de helft van de respondenten ziet voor henzelf dan ook een meerwaarde van het fietsverhuursysteem van Callock.

LED's Parksysteem

Volgens de initiatiefnemers van LED's Parksysteem onderschrijven alle belanghebbenden dat het op een aantal stations voor treinreizigers lastig is om een vrij plek in een onbewaakte, gratis fietsenstalling te vinden, en vinden alle belanghebbenden het belangrijk om te zorgen voor voldoende en nette fietsenstallingen rond de stations. Door deze gelijkgestemdheid is er veel draagvlak voor het LED's Parksysteem. In diverse gemeenten, waaronder de gemeente Nijmegen¹³, is er zelfs concrete vraag naar een systeem dat inzicht geeft in de bezetting van een fietsenstalling en dat reizigers helpt om snel een vrije plek te vinden. Dit maakt dat de randvoorwaarden voor een succesvolle grootschalige implementatie van het systeem gunstig zijn.

Vrachtfiets

De initiatiefnemers van de Vrachtfiets denken dat bij 219 stationslocaties de Vrachtfiets een waardevolle aanvulling kan zijn op de bestaande wijzen van natransport. Gelet op het feit dat de Vrachtfiets vooral voor recreatieve doeleinden gebruikt zal worden en zich derhalve op een nichemarkt richt, geven zij aan dat de effecten van een succesvolle grootschalige implementatie op het treingebruik beperkt zullen zijn.

Conclusies

Voor drie van de vier fietsprojecten zijn er kansen voor een succesvolle grootschalige implementatie. Voor de E-fiets, Callock's fietsverhuursysteem en LED's Parksysteem lijkt er voldoende belangstelling vanuit de markt te zijn om deze projecten zonder verdere subsidies te continueren. Deze projecten zouden op termijn zichzelf moeten kunnen bedruipen. Dit geldt in mindere mate voor de Vrachtfiets het geval te zijn. Vanwege het recreatieve karakter schatten de initiatiefnemers zelf ook in dat het gebruik niet voldoende zal zijn om alle kosten te dekken.

Taxi

De NS Zonetaxi is het enige gesubsidieerde taxiproject dat ten tijde van de evaluatie tot een merkbare, door reizigers gewaardeerde verbetering in het voor- en natransport per taxi heeft geleid¹⁴. Van twee andere projecten, te weten TaxilD en Taxiboeken, bleek het (blijvende) resultaat minder goed te kwalificeren. Niettemin zijn we ook voor deze projecten nagegaan in hoeverre er kansen zijn voor een succesvolle, grootschalige implementatie.

¹³ ' Zet slimme fietsrekken in' bij station Nijmegen. De Gelderlander 18 januari 2013

<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen/zet-slimme-fietsrekken-in-bij-station-nijmegen-1.3614170>

¹⁴ Hetzelfde zou voor de Hopper hebben gegolden, ware het niet dat deze dienst door het faillissement van de aanvrager beëindigd moest worden. Tweederde van de respondenten die aan de internetenquête hebben deelgenomen, zagen de Hopper als een snelle en directe vervoerwijze en bijna de helft van hen vond vooral de mogelijkheid om de Hopper vooraf te reserveren (zeer) aantrekkelijk.

NS Zonetaxi

De samenwerking tussen NS en KNV Taxi maakt het makkelijker om de NS Zonetaxi snel en tegen geringe kosten naar andere plaatsen uit te breiden en om deze dienst bij een breed publiek onder de aandacht te brengen. Zo heeft NS op schermen op stations en in de trein voor de NS Zonetaxi reclame gemaakt en was de NS Zonetaxi ook te vinden op de startpagina van de NS-website. Weliswaar reisden er ten tijde van de evaluatie minder mensen met de NS Zonetaxi dan door hen was ingeschat, maar de



initiatiefnemers zijn tevreden over de opzet en uitvoering van de dienst en wijzen erop dat de acceptatie van nieuwe diensten in het ketenvervoer vaak een langere aanlooptijd hebben. Eind 2013 was de NS Zonetaxi in 2013 op 49 stationslocaties beschikbaar.

TaxiID

De initiatiefnemers van TaxiID signaleren een aantal mogelijke knelpunten voor een succesvolle, grootschalige implementatie. De belangrijkste is dat er de afgelopen tijd meerdere taxi-apps op de (Amsterdamse) taximarkt gekomen. Zo heeft Taxi Centrale Amsterdam (TCA), de grootste taxicentrale van Nederland, de TCA-app gelanceerd. En op 12 juni 2012 heeft Connexion de landelijke taxi-app Cabster gelanceerd. Hoewel beide taxi-apps zowel qua opzet als qua presentatie verschillen van de app van TaxiID, is het voor TaxiID moeilijk zich van beide concurrenten te onderscheiden. Daarbij hebben beide concurrenten vanwege hun omvang meer middelen beschikbaar om hun taxi-app te promoten en kunnen daarbij vanwege hun relaties makkelijker kanalen als 9292 inzetten. De initiatiefnemers vrezen dat (trein)reizigers TaxiID minder snel en makkelijk zullen vinden dan beide concurrerende taxi-apps.

Op basis van de internetenquête kan geconcludeerd worden dat er een markt is voor diensten als TaxiID. Ruim een derde van de respondenten heeft een (heel) positieve indruk van het project (38%). Respondenten vinden de dienst die TaxiID biedt gemakkelijk (71%), snel (71%), comfortabel (69%), flexibel (67%), vernieuwend (66%) en aansprekend (63%). Ruim een derde van de respondenten denkt dat de dienst ook meerwaarde voor henzelf zal hebben (34%).

Taxiboeken

Ook de initiatiefnemers van Taxiboeken.nl constateren dat zij niet de enige speler op de taximarkt zijn met nieuwe ideeën voor het boeken en gebruiken van de taxi in het voor- en natransport. Zij merken daarbij op dat zij voor een succesvolle, grootschalige implementatie afhankelijk zijn van de medewerking van andere partijen. Zo is het hen door verschillende oorzaken nog niet gelukt om op de sites van 9292 en NS een verwijzing naar Taxiboeken.nl te laten plaatsen. Hierdoor is de zichtbaarheid richting potentiële gebruikers minder groot dan zij aanvankelijk hadden ingeschat.

Conclusies

Het feit dat de NS Zonetaxi met NS en KNV Taxi twee krachtige partners heeft die het project ondersteunen, is gunstig voor de kansen op een succesvolle, grootschalige implementatie van deze dienst. Voor de beide internetdiensten lijken de marktkansen minder groot te zijn, mede omdat grotere spelers op de markt inmiddels min of meer vergelijkbare

diensten bieden en zij meer mogelijkheden hebben om hun dienst richting het grote publiek te promoten (meer geld en toegang tot meer kanalen).

Multimodaal vervoer

Beide vernieuwingen op het gebied van multimodaal vervoer, Mobility Concept en het toevoegen van stad- en streekvervoer aan Mobility Mixx, zijn succesvol afgerond en de vraag is dan ook in hoeverre er markt voor deze diensten is.

Mobility Concept

De evaluatie van de pilot Slim leasen van Maastricht Bereikbaar maakt duidelijk dat een mobiliteitsbudget voor werknemers met een leaseauto voor alle partijen aantrekkelijk is. Een mobiliteitsbudget biedt de werknemer de vrijheid om te beslissen hoe hij naar het werk of een zakelijke afspraak reist, met de leaseauto, trein en/of bus. Werkgevers hebben met het instellen van een mobiliteitsbudget een instrument in handen om kosten beter te beheersen en de bereikbaarheid van hun vestigingslocatie(s) te vergroten. En voor overheden/wegbeheerders draagt het mobiliteitsbudget aan een reductie van het aantal auto's en daarmee de congestie in de spits. Voor Maastricht Bereikbaar waren de uitkomsten van de pilot aanleiding om te onderzoeken op welke wijze het bieden van een mobiliteitsbudget een bredere plek binnen het programma 'Beter Benutten' kan krijgen. Dit mede naar aanleiding van een uitspraak van de minister van I&M dat zij de inzet van mobiliteitsbudgetten in het kader van het programma 'Beter Benutten' verder wil stimuleren.

Stad- en streekvervoer Mobility Mixx

Mobility Mixx verwacht dat de uitbreiding van de Mobility Card met bus, tram en metro de kaart aantrekkelijker maakt waardoor meer werknemers en werkgevers voor de kaart zullen kiezen. De marktkansen voor de Mobility Card worden bevestigd door de uitkomsten van de internetenquête. De helft van de respondenten geeft aan (zeer) waarschijnlijk van de kaart gebruik te zullen maken als deze door de werkgever wordt aangeboden. Dit percentage zou nog verder verhoogd kunnen worden als Mobility Mixx erin slaagt bij werkgevers en werknemers aan te tonen dat de meerwaarde van de kaart groter is dan alleen een wijziging/vereenvoudiging van de reiskostenvergoeding.



Wel dient te worden aangetekend dat de Mobility Card moet concurreren met andere mobiliteitskaarten, waaronder de Radiuz Total Mobility-kaart. Verder worden de mogelijkheden voor een verdere uitrol van de Mobility Card beperkt door de afspraak van Mobility Mixx met NS om de kaart alleen via werkgevers aan te bieden. Deze voorwaarde stelde NS om aan de ontwikkeling van de kaart mee te werken.

Conclusies

Voor beide typen diensten gericht op het faciliteren van multimodaal vervoer geldt dat er kansen zijn voor een succesvolle, grootschalige implementatie. Daarbij geldt dat de Mobility Card van Mobility Mixx reeds op bekendheid in de markt kan rekenen en door de uitbreiding van diensten haar marktaandeel verder uit kan bouwen. En voor initiatieven op het gebied van mobiliteitsbudgetten zoals ontwikkeld door Mobility Concept bestaat in het kader van het programma 'Beter Benutten' veel (beleidsmatige) belangstelling.

Overig

In deze categorie gaat het om twee succesvolle projecten, namelijk PPS Roermond en Verleidelijk verdichten bij stations.

PPS Roermond

Het idee van een Mobiliteitsfonds beheerd door een BI-zone sluit volgens de initiatiefnemers aan bij de behoefte van het ministerie van I&M aan meer vormen van publiek private samenwerking op het gebied van mobiliteit. Gelet op de ontwikkeling van het aantal BI-zones in Nederland en het feit dat de meeste BI-zones bereikbaarheid als aandachtspunt in hun statuten hebben opgenomen, is aan een belangrijke randvoorwaarde voor het instellen van Mobiliteitsfondsen vergelijkbaar met die in Roermond voldaan. Nederland telde medio 2013 namelijk 113 BI-zones, te weten 35 op bedrijventerreinen en 78 in winkelgebieden die per jaar € 10.000 tot € 350.000 ontvangen. Daarbij is aan de experimentele status van de BI-zone een eind gekomen, nu minister Kamp van Economische Zaken gemeld heeft dat de Experimentenwet gelet op de gunstige resultaten en positieve evaluatie een definitieve wet wordt¹⁵.

De uitgangspunten voor het project in Roermond zijn inmiddels overgenomen door Poort van Delft, een project in Delft in het kader van het programma 'Beter Benutten'. Om het Mobiliteitsfonds Roermond verder te versterken vragen de ondernemers de gemeente Roermond om het parkeertarief te verhogen met € 0,10 per uur. Hierdoor zou er per jaar € 50.000 extra beschikbaar komen voor initiatieven die vanuit het Mobiliteitsfonds gefinancierd worden.

Belangrijk voor het slagen van een BI-zone is dat bedrijven blijven deelnemen. Ervaring in het buitenland leert dat het niet altijd lukt om alle bedrijven op termijn betrokken te houden.

Verleidelijk verdichten bij stations

Ondanks de crisis in de bouw zien de initiatiefnemers van dit project goede mogelijkheden voor hun adviesdienst. Zij baseren zich hierbij op (i) de in hun ogen unieke expertise en analysemethodieken, (ii) de aandacht voor OV-knooppunten, (iii) de groei van de mobiliteit die leidt tot meer aandacht voor voetgangers, (iv) de opkomst van winkelen via internet waardoor gemeenten meer inzetten op de beleving van hun stadscentrum, en (v) maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing en het toenemende probleem van obesitas. Een potentieel risico dat de kansen voor de adviesdienst kan ondermijnen is het feit dat het boek met voorbeelden dat in het kader van het project is samengesteld, het voor andere partijen makkelijker maakt een vergelijkbare methode/aanpak aan te bieden. Het project heeft op het Nationaal Verkeerskundecongres 2013 de prijs voor beste bijdrage gewonnen¹⁶ en de initiatiefnemers hebben inmiddels een eerste opdracht in het noorden van het land verworven.

Conclusies

Gelet op de ontwikkeling van het aantal BI-zones in Nederland en de permanente status die deze zones krijgen, zijn er kansen op een succesvolle, grootschalige implementatie van een Mobiliteitsfonds als in Roermond. Of dit daadwerkelijk succesvol zal verlopen, hangt af van

¹⁵ Bron: Verkeerskunde <http://www.verkeerskunde.nl/bedrijveninvesteringszones-geldstromen-voor.31903.lynkx>

¹⁶ Bron: KpVV <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVVHome/KpVVHome-Actueel/KpVVNieuws/Beste-bijdrage-Nationaal-verkeerskundecongres-2013-Voetsporen-rond-het-station.html>

de bereidheid van bedrijven en overheden om een (substantieel) deel van de beschikbare middelen voor mobiliteitsdoeleinden aan te wenden.

Minder duidelijk is of de adviesdienst 'Verleidelijk verdichten bij stations' succesvol uitgerold zal kunnen worden. Recent hebben de initiatiefnemers een eerste concrete opdracht in het noorden van het land verworven. Daarmee is een eerste stap richting een succesvolle implementatie gezet, maar de initiatiefnemers hebben op dit moment het economisch tij niet mee. Veel gemeenten moeten noodgedwongen bezuinigen op adviesdiensten en gebiedsontwikkelingsprojecten verlopen in het algemeen moeizaam.

Realisatie doelstellingen instrumenten

Gelet op de hiervoor beschreven resultaten en verwachtingen wat betreft de verdere uitrol van projecten, is de doelstelling van het Subsidieprogramma gerealiseerd. Mede door de bijdrage vanuit het Subsidieprogramma zijn er zes succesvolle projecten op de markt gekomen (doel was 2 tot 4), namelijk:

- ▶ De E-fiets
- ▶ Callock's fietsverhuursysteem
- ▶ NS Zonetaxi
- ▶ Mobility Concept
- ▶ Toevoegen stad- en streekvervoer aan Mobility Mixx
- ▶ PPS Roermond

Ook de doelstelling van SBIR om tot ten minste twee kansrijke projecten te komen, is gerealiseerd. Zo is LED's Parksysteem een uitgewerkte, veelbelovende oplossing voor knelpunten die vernieuwingen en verbeteringen in het voor- en natransport naar en van stations belemmeren. En gelet op de waardering en de recentelijk verworven eerste opdracht lijken er voor de adviesdienst 'Verleidelijk verdichten bij stations' kansen voor een succesvol vervolg. Voor de andere twee projecten die in het kader van de tweede fase van SBIR een bijdrage hebben ontvangen, geldt dit niet of is dit nog niet duidelijk.

Projecten kunnen elkaar versterken

Wanneer we alle gehonoreerde projecten in onderlinge samenhang bekijken dan is er een aantal projecten dat elkaar zou kunnen versterken waardoor de kansen op een succesvolle, grootschalige implementatie toenemen. Zo kan de bekendheid van OV-fiets in combinatie met de flexibiliteit van Callock's fietsverhuursysteem bijdragen aan een verdere toename van het aandeel van de fiets in het natransport en kunnen de toepassingsmogelijkheden wellicht uitgebreid worden naar het voortransport.

En wanneer de NS de klanten van de NS Zonetaxi zou weten te stimuleren om na afloop van de rit hun ervaringen te delen via een systeem als TaxilD, zal dit de transparantie van de taximarkt als het gaat om aspecten als prijs, kwaliteit en duurzaamheid ten goede komen, waardoor mogelijk meer (potentiële) treinreizigers voor de taxi kiezen als vervoermiddel voor hun rit van en naar het station. Daarbij kan een systeem als TaxilD voor de NS Zonetaxi een extra reserveringsinstrument worden op het moment dat uit de informatie in het systeem blijkt dat de NS Zonetaxi zich positief onderscheidt van andere taxiondernemers.

Een derde mogelijke vorm van samenwerking is die tussen de adviesdienst 'Verleidelijk verdichten rond stations' en de BI-zone Roermond. De BI-zone Roermond zou de hulp van de adviesdienst in kunnen roepen om de openbare ruimte in en rond het station van

Roermond te verbeteren. Vooral in de Verenigde Staten zijn veel voorbeelden te vinden van Business Improvement Districts die opdracht geven om de openbare ruimte te verdichten met als doel de winkelomgeving aantrekkelijker te maken voor bezoekers¹⁷.

Ten slotte is een koppeling denkbaar tussen de taxi-app van TaxiID en het aanbod van Mobility Mixx. Wanneer het voor klanten van Mobility Mixx mogelijk wordt via deze of een vergelijkbare app een taxirit te boeken, wordt het voor deze klanten makkelijker en aantrekkelijker om de kwaliteit van lokale taxiondernemers mee te nemen in hun afweging van vervoerwijzen. Omdat Mobility Mixx zich specifiek richt op de zakelijke reiziger en de taxi in deze markt de grootste marktpotentie heeft, kan een combinatie van de informatie van bijvoorbeeld TaxiID en het gemak van de Mobility Card ertoe bijdragen dat zakelijke reizigers vaker voor de trein kiezen en hun auto laten staan.

Effect op treingebruik moeilijk in te schatten

Bij dit alles moet worden opgemerkt dat niet duidelijk is of en in welke mate genoemde projecten tot een intensiever treingebruik hebben geleid of nog zullen leiden. Dit vanwege de fase waarin de projecten zich bevinden en vanwege de beperkte informatie die beschikbaar is als het gaat om de resultaten die tot nu toe met de projecten bereikt zijn.

¹⁷ J.D. van 't Rot (2009), Naar een succesvol gebruik van de openbare ruimte? De toepasbaarheid van placemaking in Nederland.

3. Effectiviteit inzet instrumentenmix

In deze paragraaf geven we antwoord op de tweede onderzoeksvraag, namelijk of de drie instrumenten die in het kader van het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' hebben gewerkt zoals indertijd bij de samenstelling van de instrumentenmix was beoogd. Agentschap NL verwachtte op voorhand de volgende effecten van de inzet van een mix van instrumenten¹⁸:

- ▶ Verschillende typen deelnemers en projecten;
- ▶ Verschillende typen innovaties die in gang worden gezet;
- ▶ Het oplossen van belemmeringen;
- ▶ Modaliteitoverschrijdende innovaties.

Achtereenvolgens gaan we na of de inzet van de instrumenten partijen heeft gestimuleerd met ideeën te komen (paragraaf 3.1) en in hoeverre de inzet en toepassing van meerdere instrumenten de beoogde diversiteit van partijen en ideeën heeft bevorderd (paragrafen 3.2). Ten slotte gaan we in op de vraag in hoeverre de drie instrumenten elkaar hebben versterkt (paragraaf 3.3).

3.1 Stimulerende werking van de instrumenten

Alle deelnemers aan het programma 'Innovatief reizen van en naar het station' zijn door Agentschap NL uitgenodigd om aan een klanttevredenheidsonderzoek deel te nemen¹⁹. Uit dit onderzoek komt naar voren dat inschrijvers in het algemeen een duidelijk beeld hadden van de verschillen die tussen het Subsidieprogramma en SBIR bestonden. Bijna de helft van de deelnemers (44%) geeft aan dat het Subsidieprogramma en SBIR hen aanzetten tot het indienen van projectvoorstellen; bijna een kwart van de deelnemers (24%) is het hier niet mee eens.

Uit het onderzoek komt ook naar voren dat driekwart van de deelnemers die een bijdrage hebben ontvangen hun project zonder deze bijdrage niet zouden hebben uitgevoerd (71%). De overige deelnemers die een bijdrage hebben ontvangen zouden het project zonder deze bijdrage in aangepaste (kleinere) vorm hebben uitgevoerd (24%) of later met het project zijn gestart (6%). Van de deelnemers aan het onderzoek die geen bijdrage hebben ontvangen, gaf niemand aan het project al dan niet in gewijzigde vorm en/of later uit te zullen voeren.

De resultaten bevestigen het beeld zoals dat uit een brede evaluatie van SBIR-regelingen in Nederland. De Rijksoverheid ziet dit aanbestedingsinstrument als een waardevolle aanvulling op het beschikbare instrumentarium en is tevreden over de ondersteuning van Agentschap NL hierbij. De onderzoekers bevelen daarbij aan dat Agentschap NL projecten ook tijdens de derde fase van SBIR, wanneer de financieringsrelatie is beëindigd, blijft volgen²⁰.

Ten slotte heeft de opzet van de Nationale Reisvraag waarbij tijdens sessies op verschillende stations reizigers gezamenlijk (in co-creatie) hun ideeën konden uitwerken,

¹⁸ Agentschap NL (2010), Opzet voor Monitoring en evaluatie Programma Innovatief reizen van en naar het station.

¹⁹ Agentschap NL (2012), Klanttevredenheidsonderzoek.

²⁰ Technopolis Group (2010), Eerste evaluatie Small Business Innovation Research (SBIR) programma's in Nederland. De evaluatie is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, namens de interdepartementale programmadirectie K&I.

treinreizigers gestimuleerd om met ideeën te komen. Uiteindelijk zijn ruim 300 inzendingen ontvangen, waarmee de oorspronkelijke verwachting ruimschoots werd overtroffen. De inzendingen betroffen in veel gevallen ideeën die het leven van treinreizigers een stuk aangenamer kunnen maken en die relatief simpel, goedkoop en makkelijk te implementeren zijn.

3.2 Mate van diversiteit van partijen en ideeën

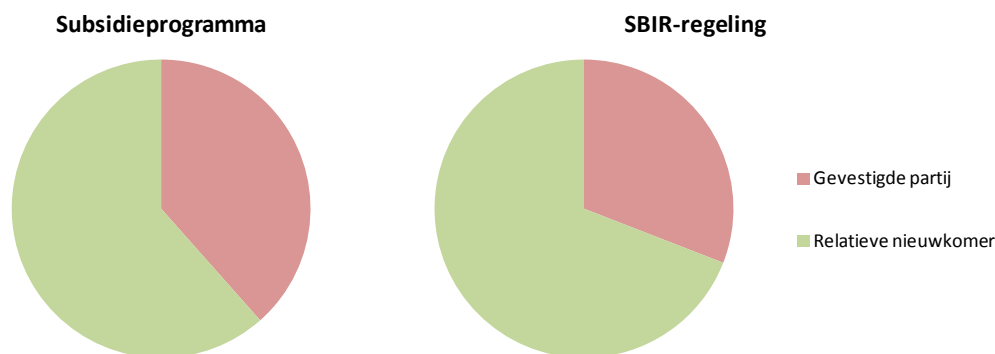
Gedachte achter de inzet van verschillende instrumenten was dat dit de diversiteit aan ideeën en aan partijen die ideeën hebben ingediend zou bevorderen. Belangrijk daarbij is op te merken dat bij de uitvraag ruimte werd geboden om voor vrijwel alle aspecten van voor- en natransport ideeën / voorstellen voor kwaliteitsverbeteringen in te dienen; enige uitzondering was reisinformatie, omdat hiervoor een apart subsidieprogramma liep.

Diversiteit partijen

Bij het opzetten van het Subsidieprogramma en de SBIR was de verwachting dat partijen die projectvoorstellen zouden indienen, vooral partijen zouden zijn die al vervoer verzorgen of faciliteren, die knooppunten managen of routes beheren, maar ook exploitanten van locaties die het doel van een reis vormen (zoals gebeurd is bij de publiek-private samenwerking in Roermond). Verder was de verwachting dat het Subsidieprogramma vooral aantrekkelijk zou zijn voor gevestigde partijen, terwijl relatieve nieuwkomers vooral op de SBIR zouden inschrijven.

Wanneer we kijken naar de partijen die in het kader van het Subsidieprogramma en SBIR projectvoorstellen hebben ingediend, moeten we constateren dat deze partijen niet wezenlijk van elkaar verschillen. Zo is Veolia Transport, een gevestigde marktpartij, één van de vier partijen die vanuit SBIR een bijdrage voor het onderzoek- en ontwikkelingstraject (fase 2) heeft ontvangen. En andersom waren er diverse jonge, startende ondernemers die in het kader van het Subsidieprogramma een projectvoorstel hebben ingediend. Figuur 3.1 toont dat in het kader van het Subsidieprogramma weliswaar relatief meer voorstellen door gevestigde partijen zijn ingediend, maar dat voor deze regeling net als voor de SBIR geldt dat bijna tweederde van de projectvoorstellen door relatief nieuwe spelers op de markt is ingediend.

Figuur 3.1: Verdeling projectvoorstellen naar status initiatiefnemers



Belangrijkste reden waarom deelnemers ervoor gekozen hebben om hun projectvoorstel voor SBIR in plaats van het Subsidieprogramma in te dienen, betreft de vraagstelling die aan

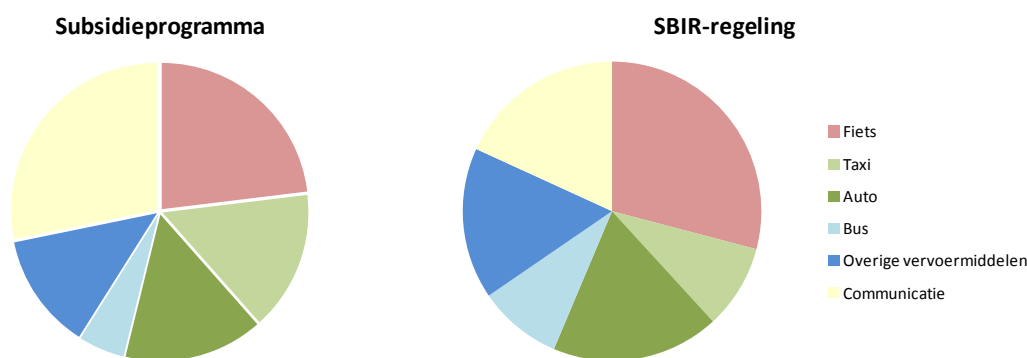
beide instrumenten verbonden was (62%): bij de SBIR ging het in eerste instantie om een haalbaarheidsonderzoek naar een product/dienst, daar waar het bij het Subsidieprogramma al ging om de feitelijke introductie van een product/dienst. Andere belangrijke redenen om het projectvoorstel in het kader van de SBIR in te dienen waren de 100% financiering (46%), de andere manier van kijken naar een project (38%) en de wijze waarop SBIR werkt (31%).

Diversiteit ideeën

Figuur 3.2 toont dat er ook wat betreft de aspecten van het voor- en natransport waarvoor projectvoorstellen zijn ingediend geen grote verschillen zijn tussen het Subsidieprogramma en SBIR. Voor beide regelingen geldt dat ongeveer een kwart van de projectvoorstellen de positie van de fiets in het voor- en natransport beoogt te versterken. Daarmee is het aandeel van de fiets bij beide regelingen lager dan het aandeel fietsgerelateerde ideeën die in het kader van de Nationale Reisvraag zijn ingediend.

Verder zien we in figuur 3.2 dat in het kader van het Subsidieprogramma een relatief groot aantal projectvoorstellen is ingediend die erop gericht waren middels communicatie (o.a. mobiliteitsmanagement) het reisgedrag van mensen te beïnvloeden, of om de positie van de taxi te versterken. In het kader van SBIR zijn juist relatief veel ideeën ingediend die betrekking hebben op de auto of op relatief nieuwe vervoermiddelen zoals de elektrische scooter en step. Eerder zagen we dat bij reizigers vooral behoefte bestaat aan producten en diensten die bijdragen aan een verbetering van de reis met de fiets van en naar het station (zie paragraaf 2.1).

Figuur 3.2: Verdeling projectvoorstellen naar aspecten van het voor- en natransport



Invloed beoordelingscriteria op diversiteit gehonoreerde projecten

Kader 1.1 beschrijft de beoordelingssystematiek die voor het Subsidieprogramma en SBIR is gehanteerd. In geval van het Subsidieprogramma is er bewust voor gekozen om de projecten op volgorde van binnenkomst te beoordelen en met de beoordeling te stoppen op het moment dat het subsidieplafond bereikt was. Belangrijkste argumenten hiervoor waren dat de gevolgde aanpak (i) meer mogelijkheden bood om door aanpassingen van de projectvoorstellen de kwaliteit van projecten te verbeteren en (ii) de aanvrager eerder duidelijkheid geeft of zijn voorstel gehonoreerd wordt waardoor hij sneller met de uitvoering kan beginnen. Daar staat tegenover dat niet alle projectvoorstellen inhoudelijk worden beoordeeld op het moment dat het subsidieplafond wordt overschreden waardoor goede ideeën mogelijk niet gehonoreerd worden. Uiteindelijk bleek het subsidieplafond na 29

projectvoorstellen bereikt te zijn, waardoor tien projectvoorstellen niet inhoudelijk zijn beoordeeld. Dit lijkt geen invloed te hebben gehad op de diversiteit van de gehonoreerde projecten, maar lijkt wel ten koste te zijn gegaan van de relatieve nieuwkomers op de markt (zeven van de tien niet beoordeelde projectvoorstellen is door deze groep ingediend).

De projectvoorstellen die voor de SBIR zijn ingediend zijn allemaal inhoudelijk beoordeeld aan de hand van de in kader 1.1 opgenomen beoordelingscriteria. Uit de rangorde van en de spreiding in de scores die de drie beoordelaars aan de projectvoorstellen hebben toegekend, valt op te maken dat de beoordelingscriteria voor meerdere uitleg vatbaar waren. Tijdens een gezamenlijke sessie zijn de verschillen in beoordelingen besproken en hebben de drie beoordelaars gezamenlijk de lijst met te honoreren projectvoorstellen vastgesteld. Er zijn geen aanwijzingen dat deze aanpak de uiteindelijke keuze voor de projectvoorstellen die gehonoreerd zijn heeft beïnvloed, noch wat betreft het type indiener noch wat betreft het aspect van het voor- en natransport waarop het projectvoorstel betrekking had.

3.3 Samenhang en meerwaarde instrumentenmix

Eén van de doelen van de Nationale Reiskvraag was het genereren van publiciteit voor innovatieve ontwikkelingen in het voor- en natransport²¹. Door de inzet van Social Media en de aandacht in de landelijke media is het genereren van publiciteit deels gelukt, zij het dat de prijsuitreiking door externe omstandigheden²² minder aandacht heeft gekregen.

De Nationale Reiskvraag kan ook gezien worden als een kwalitatief onderzoek onder betrokken treinreizigers dat inzicht geeft in de knelpunten die reizigers tijdens hun reis van en naar het station ervaren. Vanuit dit oogpunt is het opvallend dat de Nationale Reiskvraag in de tijd gemeten als laatste instrument is ingezet. Hierdoor was het niet mogelijk de resultaten van de Nationale Reiskvraag mee te laten wegen bij de keuze welke projecten voor een bijdrage vanuit het Subsidieprogramma of SBIR in aanmerking kwamen.

²¹ Om maximale publiciteit voor de resultaten van de andere instrumenten te genereren is tijdens de voorbereiding van de Nationale Reiskvraag besloten deze prijsvraag later open te stellen zodat het moment van prijsuitreiking beter aan zou sluiten bij de het moment waarop resultaten uit het Subsidieprogramma en de SBIR verwacht konden worden.

²² Op het moment van de prijsuitreiking maakte de Koningin haar aftreden bekend.

4. Conclusies, leerpunten en lessen

4.1 Conclusies

In deze paragraaf geven we antwoord op de eerste twee hoofdvragen die tijdens de resultaatmeting van het programma 'Innovatief Reizen van en naar het station' centraal stonden, te weten:

1. In hoeverre heeft het programma geresulteerd in verbeteringen en vernieuwingen in het huidige aanbod aan voor- en natransport (aansluitend op de trein)?
2. In welke mate heeft de gekozen instrumentenmix bijgedragen aan het succes van het programma?

Ad 1. Verbeteringen en vernieuwingen in het huidige aanbod aan voor- en natransport (aansluitend op de trein)?

De gehonoreerde projecten hebben allen tot vernieuwingen en/of verbeteringen van het voor- en natransport binnen de reisketen geleid. Daarmee dragen de projecten bij aan de uiteindelijke doelstelling van het subsidieprogramma, namelijk het stimuleren van nieuwe initiatieven op het gebied van voor- en natransport.

Op basis van de uitkomsten van de internetenquête en de Nationale Reisketen (voor veel projecten ontbreken mede door de ontwikkelingsfase waarin zij zich ten tijde van de evaluatie bevonden concrete ervaringsgegevens) lijkt daarbij geconcludeerd te mogen worden dat er voor de volgende projecten kansen zijn voor een succesvolle grootschalige implementatie:

- ▶ de fietsprojecten E-fiets, Callock's fietsverhuursysteem en LED's Parksysteem
- ▶ het taxiproject NS Zonetaxi
- ▶ de multimodale projecten Mobility Concept en de uitbreiding van de Mobility Card met stad- en streekvervoer
- ▶ de overige projecten PPS Roermond en de adviesdienst 'Verleidelijk verdichten bij stations'.

Daarnaast heeft de app van TaxiID, een ander project dat vanuit het Subsidieprogramma een bijdrage heeft ontvangen, de innovatieprijs 2011 gewonnen, hetgeen veel aandacht in diverse media heeft opgeleverd. Ten slotte mocht ook de elektrische taxiscooter, de Hopper, zich in een toenemende belangstelling verheugen, maar dit project is vanwege het faillissement van de aanvrager inmiddels beëindigd. Ervaring leert dan ook dat het hebben van een krachtige partner die al een rol speelt binnen de reisketen de slagingskans positief beïnvloedt, mede omdat de communicatie met de reiziger hierdoor vergemakkelijkt.

We constateren verder dat een aantal projecten elkaar kan versterken. Veel van de in het kader van het subsidieprogramma ontwikkelde producten en diensten zijn van toegevoegde waarde voor andere producten en diensten. In paragraaf 2.4 hebben we een aantal voorbeelden genoemd waar een samenwerking meerwaarde kan hebben, zoals die tussen:

- ▶ de OV-fiets en Callock's fietsverhuursysteem
- ▶ de NS Zonetaxi en de taxi-app van TaxiID
- ▶ Mobility Mixx en de taxi-app van TaxiID.

Daarnaast constateren we dat de Nationale Reisketen een aantal bruikbare en makkelijk te implementeren suggesties heeft opgeleverd die de projecten kunnen versterken.

Omdat informatie over de (blijvende) effecten die tot nu toe met deze projecten zijn bereikt

nagenoeg ontbreekt, is niet in te schatten wat een succesvolle grootschalige implementatie van deze projecten zal betekenen voor de realisatie van de doelstellingen van het Actieplan 'Groeï op het Spoor'. Om hier meer zicht op te krijgen zouden de verschillende projecten na een bepaalde periode nogmaals geëvalueerd moeten worden, waarbij meer aandacht is voor de ervaringen van en gedragsveranderingen bij afnemers van de betreffende producten/diensten.

Ad 2. Bijdrage instrumentenmix aan succes van het programma

Vertrekpunt bij de keuze van de instrumentenmix was de wens om zoveel mogelijk verschillende (markt)partijen uit te dagen om met ideeën te komen. De instrumenten richtten zich elk op een verschillende doelgroep. En met een respons van respectievelijk 311 inzendingen, 55 projectvoorstellen en 39 subsidieverzoeken kan gesteld worden dat de Nationale Reisvraag, SBIR en het Subsidieprogramma (markt)partijen ook daadwerkelijk hebben gestimuleerd om hun ideeën aan te dragen.

Hoewel er geen duidelijk onderscheid kan worden gemaakt tussen de indieners van projecten voor het Subsidieprogramma en van projecten voor de SBIR, kunnen we wel vaststellen dat beide regelingen een grote diversiteit aan partijen de kans heeft geboden om met hun innovatieve ideeën voor het voor- en natransport aan de slag te gaan. Alle projectleiders geven aan dat de bijdrage die zij vanuit het Subsidieprogramma en de SBIR hebben gekregen een kritische voorwaarde was voor het slagen van hun project en daarmee voor de vernieuwing/verbetering van het bestaande pakket aan ketendiensten.

4.2 Leerpunten en lessen

In deze paragraaf geven we antwoord op de derde hoofdvraag van de resultaatmeting, te weten 'Welke leerpunten en lessen zijn uit de resultaatmeting te trekken voor toekomstige inzet van stimuleringsregelingen voor innovaties op het gebied van verkeer en vervoer?' Achtereenvolgens gaan we in dat kader in op (i) een alternatieve inzet van de instrumentenmix, (ii) het vasthouden van de betrokkenheid van de deelnemers, en (iii) een alternatieve opzet van de evaluatie van regelingen.

Alternatieve inzet instrumentenmix

Gelet op de samenstelling van de instrumentenmix was het achteraf wellicht logischer geweest om de Nationale Reisvraag als eerste te organiseren, zodat de uitkomsten hiervan meegenomen hadden kunnen worden bij de beoordeling van projectvoorstellen die in het kader van het Subsidieprogramma en de SBIR zijn ingediend. Dit zou de kans dat gehonoreerde projecten daadwerkelijk aansluiten op de behoeften van reizigers en daarmee bij zouden dragen aan de beoogde toename van het treingebruik hebben vergroot. Ook zou hierdoor een grotere kans gecreëerd worden dat inventieve ideeën van reizigers in de praktijk gerealiseerd zouden kunnen worden.

Een alternatieve benadering zou bijvoorbeeld kunnen bestaan uit het volgende stappenplan, bestaande uit:

- ▶ analyse problemen en knelpunten met input van gebruikers;
- ▶ effectverkenning van verbeterpunten (Welke knelpuntverbetering levert het grootste effect op het treingebruik?);

- ▶ gerichte uitvraag onder partijen om met ideeën en projecten te komen voor specifieke knelpunten en diensten;
- ▶ uitwerking en implementatie van de projecten.

Betrokkenheid deelnemers verduurzamen

De Nationale Reisvraag is niet enkel succesvol geweest bij het genereren van ideeën en suggesties. Er is ook een community ontstaan van (trein)reizigers die het leuk vinden om vanuit eigen kennis en expertise mee te denken over de invulling van het voor- en natransport. Deze groep kan voor beleidsmakers, vervoerders en ondernemers erg waardevol zijn. Twitter en Facebook zijn daarbij laagdrempelige communicatiekanalen om met deze groep van gedachten te wisselen. Eén van de aanvragers gaf in dat kader nog de suggestie mee dat de community die rond de Nationale Reisvraag was ontstaan, gebruikt had kunnen worden als klankbordgroep voor het Subsidieprogramma en de SBIR. Hoewel na de prijsuitreiking van de Nationale Reisvraag nauwelijks updates op Twitter en Facebook zijn verschenen, kan deze groep gemotiveerde treinreizigers wellicht toch betrokken blijven bij de verbetering van het voor- en natransport.

Alternatieve opzet evaluatie

Al eerder hebben we in het kader van de effectmeting van het subsidieprogramma Innovatief Mobiliteitsmanagement twee aanbeveling gedaan ten aanzien van de opzet van toekomstige effectmetingen die ook hier van toepassing zijn:

1. **SUMO-methode als middel om ervaringen en resultaten inzichtelijk te maken**
De SUMO-methode kan ontwikkelaars helpen om op gestructureerde wijze inzicht te verkrijgen in de succes- en faalfactoren van hun projecten. De SUMO-methode omvat namelijk alle stappen die (potentiële) afnemers van een mobiliteitsdienst doorlopen voordat zij hun (reis)gedrag blijvend veranderen. Het is in die zin een gemiste kans dat ontwikkelaars, ondanks het feit dat ze door Agentschap NL ze op deze methode waren gewezen, de zelfevaluaties niet allemaal volgens de bij mobiliteitsmanagement inmiddels gangbare SUMO-methode hebben uitgevoerd. Blijkbaar ervaren zij tot op heden wel de lasten en niet de baten die deze methode met zich mee kan brengen. Omdat Agentschap NL juridisch niet de mogelijkheid had om deze methode voor te schrijven, kan een overweging zijn om in de toekomst de evaluaties door een externe, door Agentschap NL te selecteren partij uit te laten voeren, omdat Agentschap NL in dat geval makkelijker eisen aan de wijze van evalueren kan stellen.
2. **Voor inzicht in blijvende effecten is evaluatie over één/enkele jaren noodzakelijk**
Om beter inzicht te krijgen in de daadwerkelijke effecten van de vernieuwde/verbeterde producten en diensten is het aan te raden om over enige tijd, bijvoorbeeld een jaar, de gehonoreerde projecten nogmaals te evalueren door middel van een effectmeting onder, voor zover van toepassing, afnemers van deze producten en diensten. Op dat moment is er ook meer duidelijkheid over de vraag of de vernieuwde/verbeterde producten en diensten zelfstandig, dus zonder subsidie, aangeboden kunnen worden en of daarmee sprake is geweest van een succesvol subsidieprogramma. Het behoeft daarbij geen betoog dat het wenselijk is om deze evaluatie volgens de SUMO-methode uit te voeren, om er zeker van te zijn dat alle relevante gedragsveranderingen en (blijvende) effecten in de evaluatie kunnen worden meegenomen.

Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording internetenquête

In totaal hebben 680 respondenten de uitnodiging om deel te nemen aan de webenquête aangeklikt. De enquête is toegestuurd aan alle panelleden van het veldwerkbureau PanelClix, waarbij een eis was dat de doelgroep een representatieve verdeling over Nederland zou zijn. Van deze 680 respondenten is 10% gedurende het invullen gestopt. Nog eens 4% van de respondenten hebben de enquête wel helemaal ingevuld, maar hebben daarbij onlogische of onmogelijke antwoorden gegeven. Zij hebben bijvoorbeeld overal 'weet niet' ingevuld of onmogelijke combinaties ingevuld (bijvoorbeeld dat men 12 dagen per week naar het werkadres reist en daarvoor 432 dagen per week in de avondspits reist). Beide percentages zijn vergelijkbaar met de uitvalpercentages in andere onderzoeken. Deze respondenten zijn buiten de analyse gelaten.

Dit resulteert in een totaal van 587 'bruikbare' respondenten. Per project hebben steeds minimaal 100 respondenten de vragen beantwoord. Om te komen tot een steekproef die representatief is voor de Nederlandse beroepsbevolking, is gecontroleerd in hoeverre de steekproef afwijkt van de populatie. Dit is gedaan voor de kenmerken leeftijd, geslacht, type treinreiziger (segment) en stedelijkheidsgraad. Alleen op het kenmerk leeftijd wek de steekproef af van de populatie. Na weging is de steekproef op al deze kenmerken representatief. Tabel B1.1 geeft de ongewogen en de gewogen aantallen respondenten weer op deze kenmerken.

Tabel B1.1: Samenstelling deelnemers internetenquête

Fase / onderdeel	Respons	
	Ongewogen	Na weging
Gestart	680	
Afgevallen/gestopt in screening	68	
Ingedeeld in segmenten (= bruto)	612	
Niet bruikbaar	25	
Bruikbaar (=netto)	587	
<i>Naar leeftijd</i>		
Jonger dan 25 jaar	87	86
25 tot 44 jaar	213	196
45 tot 64 jaar	224	200
65 jaar of ouder	63	104
<i>Naar geslacht</i>		
Man	301	308
Vrouw	286	279
<i>Naar segment</i>		
Niet OV reiziger	67	69
Net-niet OV reiziger	64	64
Incidentele OV reiziger	352	355
Vaste OV reiziger	104	99
<i>Naar stedelijkheidsgraad</i>		
Zeer sterk stedelijk	104	102
Sterk stedelijk	148	149
Matig stedelijk	138	137
Weinig stedelijk	118	121
Niet stedelijk	78	77
Onbekend (ongeldige postcode)	1	1

Zoals aangegeven hebben per project minimaal 100 respondenten de vragen beantwoord. Er heeft binnen deze kleinere groep per project geen aparte weging plaatsgevonden. Uit een controle van de representativiteit per project blijkt dat in alle gevallen sprake is van een representatieve steekproef op het kenmerk segment. Dit is voor de projecten tevens het belangrijkste kenmerk, omdat dit aangeeft in hoeverre men het OV gebruikt. Op de andere kenmerken (met name leeftijd) is bij sommige projecten geen sprake van een representatieve verdeling. De afwijkingen zijn echter erg klein.

Kenmerken respondenten (gewogen uitkomsten)

Welke vragen men precies voorgelegd kreeg in de enquête, was in grote mate afhankelijk van het antwoord op de eerste vragen: 'Wat is uw werksituatie?' en 'Heeft u een rijbewijs?'. Tabel B1.2 geeft de verdeling van de respondenten naar werksituatie en het al of niet bezitten van een rijbewijs. Te zien is dat het grootste deel van de respondenten een rijbewijs bezit. Verder is te zien dat er met name werkenden hebben deelgenomen aan de vragenlijst.

Tabel B1.2: Respondenten naar werksituatie en rijbewijsbezit

Werksituatie	Rijbewijs	Geen rijbewijs	Totaal
Werkzaam (betaalde baan)	94%	6%	52%
Scholier/student	73%	28%	7%
Huisvrouw/huisman	84%	16%	9%
Gepensioneerd of met de VUT	97%	3%	20%
Arbeidsongeschikt	73%	27%	5%
Werkzoekend	77%	23%	5%
Anders	67%	33%	3%
Totaal	90%	10%	100%

Nb: er kunnen kleine afrondingsverschillen bestaan

De werksituatie is voor het gemak in drie groepen verdeeld: werkzaam, student en niet werkzaam. Kenmerken van deze drie groepen worden in Tabel B1.3 weergegeven.

Tabel B1.3: Achtergrondkenmerken naar werksituatie

Leeftijd	Werkzaam	Student	Niet werkzaam	Totaal
Jonger dan 25 jaar	11%	83%	7%	15%
25-44 jaar	50%	15%	15%	34%
45-64 jaar	37%	2%	36%	34%
>65 jaar	2%	0%	41%	18%
Opleidingsniveau				
Geen/Basisonderwijs	0%	5%	4%	2%
Lbo/Vbo/VMBO beroepsgericht	6%	2%	19%	11%
Mavo of VMBO theoretisch	5%	0%	21%	11%
MBO	35%	15%	23%	29%
Havo/VWO	10%	39%	11%	13%
HBO/WO bachelor of kandidaats	34%	27%	17%	27%
WO doctoraal of master	9%	12%	5%	8%
Geslacht				
Man	57%	43%	49%	52%
Vrouw	43%	58%	51%	48%
Totaal	52%	7%	41%	100%

Nb: er kunnen kleine afrondingsverschillen bestaan

In Tabel B1.3 is te zien dat de studenten zoals verwacht met name in categorie met een leeftijd tot 25 jaar vallen. Onder werkenden is de groep van 25 tot 44 jaar het grootst, voor niet-werkenden zijn dat de twee hoogste leeftijdscategorieën (45 jaar en ouder).

Tabel B1.4 geeft de belangrijkste kenmerken van het reisgedrag weer van de respondenten uit deze drie groepen. Hoofdmotief is bepaald op basis van de reisfrequentie: het motief waarvoor het vaakst wordt gereisd. De hoofdvervoerwijze is op een vergelijkbare wijze bepaald: het vervoermiddel waarmee de meeste reizen gemaakt worden.

Tabel B1.4: Kenmerken reisgedrag

Hoofdmotief voor reizen	Werkzaam	Student	Niet werkzaam	Totaal
Woon-werkreizen	56%	2%	6%	32%
School/studiereizen	0%	22%	2%	2%
Overige motieven (o.a. recreatief)	8%	2%	12%	9%
Woon-werk en school/studie even vaak	2%	27%	66%	30%
Woon-werk en overig even vaak	17%	27%	10%	15%
School/studie en overig even vaak	15%	5%	1%	8%
Alle motieven even vaak	2%	15%	4%	4%
Hoofdvervoerwijze				
Auto (als bestuurder of passagier)	58%	10%	72%	60%
Trein	7%	37%	7%	9%
Bus	5%	15%	5%	6%
Tram/Metro	1%	5%	2%	2%
(Brom)fiets of lopen	22%	24%	12%	18%
Overig	1%	2%	1%	1%
Auto en trein even vaak	5%	5%	0%	3%
Reist niet voor hoofdmotief (werkt/studeert bijv. enkel thuis)	1%	2%	2%	2%
Totaal	52%	7%	41%	100%

Nb: er kunnen kleine afrondingsverschillen bestaan

Zoals verwacht maken de werkzame respondenten met name reizen voor het woon-werkmotief. Een veel kleiner deel reist met name voor andere motieven. Dit zou kunnen betekenen dat deze respondenten veel thuis werken of dat ze bijvoorbeeld parttime werken. Ook is te zien dat voor een vrij groot aandeel van de studenten de school/studiereizen niet het hoofdmotief zijn. De niet-werkzame respondenten hebben veelal aangegeven woon-werk/studiereizen even vaak te maken. Dit zou erop kunnen wijzen dat zij vrijwilligerswerk doen en/of een (hobby)cursus volgen.

De meest gebruikte hoofdvervoerwijze is de auto, op enige afstand gevolgd door de (brom)fiets. Onder studenten wordt de trein het vaakst als hoofdvervoerwijze gebruikt. Een klein aandeel reist helemaal niet voor het hoofdmotief en heeft om die reden geen hoofdvervoerwijze. In de categorie overig vallen bijvoorbeeld taxi en scootmobiel.

Bijlage 2 SUMO

De SUMO-methode is ontwikkeld om reisgedrag effectiever te beïnvloeden. De SUMO-methode onderscheidt een aantal opeenvolgende stappen die mensen doorlopen voordat zij hun (reis)gedrag blijvend veranderen (zie Tabel B3.1). De SUMO-methode bouwt voort op de algemene theorie over adoptieprocessen van nieuwe producten en diensten²³. Hoewel de SUMO-methode primair is ontwikkeld om inzichtelijk te maken wat er nodig is om een blijvende gedragsverandering te realiseren, vormt de methode steeds vaker ook de leidraad voor evaluaties van maatregelen op het gebied van ketentransport.

Tabel B3.1: Stappen binnen de SUMO-methode (zie ook: <http://www.kpvv.nl/sumo>)

Stap		Omschrijving
Achtergrond		
X	Externe omstandigheden	Omstandigheden die tijdens het project voor alle gebruikers hetzelfde zijn en niet zijn te beïnvloeden
P	Persoonskenmerken	Situatie van personen, ingedeeld in doelgroepen. Objectief (geslacht, leeftijd, werksituatie, woonsituatie) en subjectief (leefstijl, staan ze open voor ander gedrag)
Aanbod		
A	Maatregelen & communicatie	Maatregelen (verdeeld over reismogelijkheden en diensten) om reisgedrag doelgroep te veranderen plus communicatie
B	Bekend met aanbod	Aantal mensen dat bekend is met het aanbod/de dienst, onderverdeeld naar reismogelijkheden, diensten en communicatie
C	Interesse in aanbod	Aantal mensen met interesse voor het project of de maatregelen. Het gaat bijvoorbeeld om mensen die informatie vragen of het aanbod overwegen.
D	Tevreden over informatie	Aantal mensen dat tevreden is over de informatie en de wijze van communiceren
Gewenst gedrag		
E	Aanvraag	Aantal mensen dat ingaat op het aanbod en de reismogelijkheden of dienst wil gebruiken
F	Proberen aanbod	Aantal mensen dat het aanbod probeert en experimenteert met ander reisgedrag
G	Tevreden met aanbod	Aantal tevreden mensen over reismogelijkheden of dienst na die te hebben geprobeerd
Resultaat		
H	Ander reisgedrag	Aantal mensen dat hun reisgedrag blijvend aanpast, aantal reizigers na afloop pilot, hoe groot is de groep waarop de businesscase voor een opgeschaald project gebaseerd kan worden
I	Effecten	Effecten van het andere reisgedrag op het milieu en het verkeer plus baten voor reizigers, vervoerders en werkgevers

²³ De stappen binnen de SUMO-methode vertonen een grote mate van gelijkenis met de stappen die Rogers binnen het adoptieproces van nieuwe producten en diensten onderscheidt (Rogers, Everett M. (1962), *Diffusion of Innovations*; Zie voor meer informatie over adoptieprocessen ook Rosbergen (1998), *Assessing visual attention to print advertising through statistical analysis of eye-movement data*, hoofdstuk 2).