

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1609

Vragen van het lid **De Graaf** (PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat vervoer van en naar stations een struikelblok is* (ingezonden 14 maart 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 april 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Vervoer van en naar stations struikelblok»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat subsidies marktverstorend werken en dat het met dit specifieke geval weer bewezen wordt?

Antwoord 2

Nee deze mening deel ik niet. Met het programma Innovatief Reizen van en naar het Station is een grote diversiteit aan partijen de kans geboden om met hun innovatieve ideeën voor het voor- en natransport aan de slag te gaan. Het ging hierbij om een combinatie van een kortdurende innovatiesubsidie voor aanloopkosten van het Rijk (circa 55%) en een eigen bijdrage van commerciële partijen (circa 45%). Na de subsidiefase moeten de commerciële partijen op eigen kracht zien verder te gaan in een open concurrentie. De innovatiesubsidies zijn bedoeld om kansrijke ideeën, die anders niet van de grond zouden komen, te stimuleren en gedurende een korte periode in de praktijk te testen. Er is daarmee geen sprake van marktverstoring.

Vraag 3

Waarom is niet onderzocht of andere taxiondernemingen last hebben gehad van uw subsidiebeleid en bent u bereid dit alsnog te onderzoeken?

<sup>1</sup> Metro 11 maart 2014, Vervoer van en naar stations struikelblok

### Antwoord 3

Het subsidieprogramma Innovatief Reizen van en naar het Station is zo vorm gegeven dat initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport in den breder zouden worden gestimuleerd. Dit is gelukt en past in mijn beleid waarin het vervoer «van deur tot deur» centraal staat, hetgeen in de Lange Termijn Spoor Agenda terugkomt. Diverse partijen hebben subsidie aangevraagd voor projecten die zich richten op verschillende modaliteiten en fases van het voor- en natransport. De subsidieregeling stond dus ook open voor Taxiondernemingen die wilden innoveren. De projecten die in de kortdurende pilotperiode subsidie hebben ontvangen lijken kansen te hebben op een succesvolle, grootschalige implementatie. Of dit daadwerkelijk het geval zal zijn, wordt vaak pas later zichtbaar.

### Vraag 4

Hoe oordeelt u over het feit dat niet alle evaluaties volgens een goede methode zijn uitgevoerd?

### Antwoord 4

Een van de randvoorwaarden voor het krijgen van subsidie binnen het programma Innovatief Reizen van en naar het Station was enige vorm van zelfevaluatie. De subsidieontvanger werd de SUMO-methode<sup>2</sup> aangereikt, maar deze werd niet verplicht gesteld. Reden om deze methode niet voor te schrijven was de aard van de projecten, innovatie, en de diversiteit aan onderwerpen van de projecten. Het ene project leent zich daar ook meer voor dan de andere. De beste resultaatmeting is een kloppende businesscase van de innovatie.

### Vraag 5

Bent u, ook in acht nemende het GreenCab-debacle<sup>3</sup>, bereid elke subsidie-euro die aan deze projecten besteed is terug te eisen en het taxivervoer weer aan de markt over te laten? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 5

Het doel van het subsidieprogramma was stimuleren van innovaties. Inherent aan innovaties is dat sommige innovaties een succes worden en anderen niet. Het niet slagen van een innovatieproject is daarom geen aanleiding om de subsidie van dat project terug te vorderen. Het feit dat het subsidiebedrag dat aan Prestige GreenCab was verstrekt werd terug gevorderd, had een andere oorzaak, zoals ook in het door u bedoelde artikel te lezen is.

---

<sup>2</sup> de SUMO-methode is een methodiek voor evaluatie en monitoring van mobiliteitsmanagementprojecten, die veelvuldig wordt gebruikt.

<sup>3</sup> <http://www.taxipro.nl/ondernemen/2013/12/19/prestige-greencab-moet-16-miljoen-euro-subsidie-terugbetalen/>