

Geachte leden van de raad,

### **QUICKSCAN AMBTELIJKE EVALUATIE HOV2**

In februari 2020 ontving u [de ambtelijke evaluatie HOV2](#). De portefeuillehouder [zei dit toe](#) bij de [actuele motie](#) evaluatie HOV2 (juni '19). De rekenkamer verricht de quickscan<sup>1</sup> op deze ambtelijke evaluatie om u te ondersteunen in de besluitvorming over HOV3. De quickscan richt zich op de juistheid, volledigheid en inzichtelijkheid. Hieronder leest u de aanbevelingen en de aandachtspunten voor besluitvorming over de HOV3. Daarna volgen de conclusies over de ambtelijke evaluatie.

De rekenkamer roept de raad op om de aandachtspunten te betrekken bij de besluitvorming over de HOV3 en het college op te dragen de aanbevelingen te realiseren bij het HOV3project.

### **Aanbevelingen voor de besluitvorming HOV3**

1. Zorg voor één 'ProjectInitiatieDocument' (PID) voor de gemeenteraad, met:
  - a. de exacte scope en de (deel)projecten met een korte omschrijving;
  - b. de planning;
  - c. de doelen;
  - d. de benodigde financiële middelen (kosten) en de dekking (baten);
  - e. de grootste risico's (kans x impact) en de beheersmaatregelen.
2. Leg bij de doelen vast:
  - a. wie (gemeente Eindhoven/ provincie als concessieverlener/ vervoersmaatschappij als concessiehouder) verantwoordelijk is voor het realiseren van welke doelen;
  - b. welke informatie vóór de start van de HOV3 nodig is om de effecten te kunnen meten en wie verantwoordelijk is voor het meten en leveren van de informatie;
  - c. welke randvoorwaarden noodzakelijk zijn voor het realiseren van de beoogde mobiliteitsdoelstellingen als de modal shift.
3. Zorg voor frequente (jaarlijkse) navolgbare voortgangsrapportages aan de gemeenteraad en een eindevaluatierapport, met het PID als basis en met de afwijkingen/wijzigingen.

### **Aandachtspunten voor de gemeenteraad bij de besluitvorming HOV3**

- Wat zijn de afspraken tussen de gemeente Eindhoven en provincie, over de te leveren prestaties en de verantwoordelijkheden bij het realiseren van de mobiliteitseffecten?<sup>2</sup>
- Zijn de successen en leerpunten uit de HOV2 evaluatie ook geborgd in HOV3? En hoe?
- Wat zijn de grootste risico's bij de HOV3? Wat is de inschatting van de risicokans en wat is de verwachte impact bij optreden van het risico? En welke beheersmaatregelen worden daarop ingezet?
- Welke aspecten van de HOV3 zijn anders dan bij de HOV2? Wat zijn mogelijke gevolgen van deze andere aspecten? En hoe daarmee om te gaan?

---

<sup>1</sup> Het eerdere plan was rekenkameronderzoek te doen naar de HOV2, de kritische succesfactoren en mogelijk lessen te trekken voor besluitvorming over het HOV3traject. De besluitvorming stond gepland voor najaar '19.

<sup>2</sup> De provincie is tegelijkertijd:

- waarschijnlijk – subsidiegever voor de realisatie van de infrastructuur HOV3 aan de gemeente, en
- concessieverlener aan openbaar vervoersmaatschappij(en) en heeft een belangrijke rol in doelstellingen als modal shift, de optimale inzet van de (door gemeente Eindhoven) aangelegde infrastructuur.

## **Quickscanconclusies over ambtelijke evaluatie HOV2**

### ***De meeste informatie geeft een juist beeld, onderstaande punten verdienen nuancering:***

- De evaluatie meldt 1 december '15 als oorspronkelijke datum waarop de HOV2 in exploitatie wordt genomen. Eerdere documenten melden 1 januari '15.
- Projectscope HOV2: de Park & Ride Genneperparken zat wel in de oorspronkelijke scope. Dit is relevant omdat de P+R in een latere projectfase nog financiële effecten had (waaronder het verhogen van de dekkingspost 'gemeentelijke reserves/activa' met ca. € 6.000.000,- en toevoegen SPUK<sup>3</sup> als dekkingspost.)
- De oorspronkelijke doelen zijn niet geheel volledig weergegeven. Een doel is weggefallen ('realisering van een tweede HOVlijn met een ongelijkvloerse kruising met de Ring'). En een doel is niet helemaal volledig weergegeven (over verbetering van de toegankelijkheid voor doelgroepen; zowel fysiek dan wel gratis en/of goedkoop vervoer).
- De directe, korte termijn mobiliteitseffecten van de HOV2 geven een juist beeld. De middellange en langetermijneffecten zijn nog niet bekend. Indirecte effecten en/of mobiliteitsontwikkelingen (bijvoorbeeld voor het OV in Zuidoost Brabant) zijn niet één op één aan de HOV2 te relateren.

### ***Volledigheid: de evaluatie geeft nuttige informatie, op onderstaande punten was extra informatie wenselijk:***

- Diverse scopewijzigingen zijn transparant. De exacte oorspronkelijke scope en wat de financiële effecten en mogelijke effecten van de scopewijzigingen op de doelstellingen zijn, ontbreken deels.
- De doeltreffendheid is niet eenduidig doordat:
  - voor een deel van de doelstellingen zijn de provincie en vervoersmaatschappij verantwoordelijk. De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg van de HOV-infrastructuur. De provincie en vervoersmaatschappij zijn bepalend voor hoe de HOVbanen worden gebruikt. Zoals de frequentie van buslijnen, ritprijs, e.d..
  - de effecten niet altijd direct zijn te relateren aan de aanleg van de infrastructuur/HOV2 alleen.
  - de effecten op langere termijn moeten nog blijken.
- De financiële informatie: de oorspronkelijke totaalbegroting- en dekking zijn opgenomen met een aantal wijzigingen en oorzaken. Een aantal wijzigingen is niet concreet toegelicht. Overzichtelijke informatie over de financiële ontwikkelingen als onderdeel van de evaluatie zou een navolgbaar inzicht geven over het financiële verloop.
- Risico's en risicobeheersende maatregelen: procesmatig goed belicht. De inhoudelijke risico's komen op het planningsrisico na, nagenoeg niet aan bod.

### ***Inzichtelijkheid: de evaluatie is helder geschreven. Het geeft de raad meer inzicht als:***

- de informatie vanaf begin tot eind van het project navolgbaar is. Want het langlopend HOV2 project beslaat meerdere raadsperiodes.
- de informatie was opgenomen in de evaluatie over:
  - de exacte projectscope,
  - de oorspronkelijke projectdoelen met concrete omschrijving,
  - een korte toelichting op de tijdlijn (inhoudelijke kern van wat is besloten) en
  - de financiële tijdlijn met toelichting op de wijzigingen.

De gedetailleerde bevindingen op basis van interviews en documentanalyse treft u in de bijlage aan.

Drs. W. Hartmann  
Voorzitter Rekenkamercommissie

---

<sup>3</sup> Specifieke Uitkering Stimulering Sport

BIJLAGE

# Quickscan op Ambtelijke Evaluatie HOV2

*Rekenkamercommissie  
Eindhoven*

Dr. Jeroen van den Heuvel

**C-EFFECTIVE**

Maart 2020

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
1.1	Achtergrond & Aanleiding.....	3
1.2	Van oorspronkelijke doelstelling naar gewijzigde aanpak => quickscan .....	3
1.3	Centrale vraagstelling en onderzoeksvragen .....	3
1.4	Afbakening en positionering van de quickscan .....	3
1.5	Leeswijzer en positionering quickscan.....	3
<b>2</b>	<b>CONCLUSIES &amp; AANBEVELINGEN</b> .....	<b>4</b>
2.1	Conclusies ten aanzien van de (ambtelijke) evaluatie HOV2.....	4
2.1.1	Juistheid.....	4
2.1.2	Volledigheid .....	5
2.1.3	Inzichtelijkheid .....	5
2.2	Aanbevelingen ten behoeve van de besluitvorming HOV3.....	6
2.3	Vragen / aandachtspunten n.a.v. de evaluatie HOV2, t.b.v. besluitvorming HOV3 .....	6
<b>3</b>	<b>ANALYSE JUISTHEID VAN DE EVALUATIE</b> .....	<b>7</b>
3.1	Juistheid van de evaluatie.....	7
3.2	Onderzoeksvraag en begripsdefiniëring .....	7
3.3	Analyse t.a.v. Juistheid.....	7
3.3.1	Positionering en tijdpad van de evaluatie .....	7
3.3.2	Tijdpad en scope van het project .....	8
3.3.3	Doelstellingen van het project .....	9
3.3.4	Financiële informatie .....	10
3.3.5	Mobiliteitseffecten HOV2.....	11
3.3.6	Risicomanagement.....	12
<b>4</b>	<b>VOLLEDIGHEID VAN DE EVALUATIE</b> .....	<b>13</b>
4.1	Onderzoeksvraag en begripsdefiniëring .....	13
4.2	Analyse t.a.v. Volledigheid .....	13
4.2.1	Informatie over doeltreffendheid (effectiviteit) .....	13
4.2.2	Informatie over doelmatigheid (efficiëntie).....	15
4.2.3	Financiële informatie .....	16
4.2.4	Informatie over risico's en risicobeheersende maatregelen .....	17
4.2.5	Lessons learned .....	18
<b>5</b>	<b>INZICHTELIJKHEID VAN DE EVALUATIE</b> .....	<b>19</b>
5.1	Onderzoeksvraag en begripsdefiniëring .....	19
5.2	Analyse t.a.v. Inzichtelijkheid .....	19
5.2.1	Beknopt, duidelijk taalgebruik / geen jargon (tenzij beknopt en adequaat toegelicht).....	19
5.2.2	Aansluitend bij de informatiebehoefte van de raad .....	19
5.2.3	Zelfstandig leesbaar.....	20
<b>Bijlage 1:</b>	<b>Verantwoording en bronnen</b> .....	<b>21</b>



# 1 INLEIDING

## 1.1 Achtergrond & Aanleiding

Aan het einde van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer 2 (HOV2) vragen raadsfracties van de gemeente Eindhoven de rekenkamercommissie onderzoek te doen naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van dit project. Wat zijn resultaten? Hoeveel heeft het gekost? Hoe zijn de doelen gerealiseerd en wat betekent het voor de verkeersdoorstroming in de stad? Dit in de voorbereiding op de besluitvorming over de HOV3 in het najaar van 2019.

Dit vragen fracties in het voorjaar 2019. Besluitvorming over HOV3 was volgens planning in het najaar 2019. Het rekenkameronderzoek zou eind september gereed moeten zijn. Echter, met een start in juni blijkt dit niet haalbaar. De rekenkamer adviseert daarom de gemeenteraad om een ambtelijke evaluatie van de HOV2 te vragen waarop de rekenkamercommissie een quickscan uitvoert. De wethouder omarmt in de raad van 11 juni de actuele motie en zegt de raad de evaluatie HOV2 toe per eind november 2019. Op 22 oktober blijkt dat de evaluatie eind november 2019 niet gereed is en dat besluitvorming over HOV3 volgens planning in maart 2020 is.

## 1.2 Van oorspronkelijke doelstelling naar gewijzigde aanpak => quickscan

Het oorspronkelijk beoogde onderzoek had als doelstelling om inzicht te verkrijgen in de stand van zaken van de HOV2 in Eindhoven en de kritische succesfactoren daarbij, om vervolgens op basis van dat inzicht aanbevelingen te doen betreffende transparantie, sturing, condities en mogelijke lessen voor het HOV3 traject. Daarbij zou de nadruk van het onderzoek liggen op heldere en inzichtelijke informatie aan de raad over de effectiviteit en efficiëntie van het beleid en de uitvoering.

Door ontwikkelingen in de planning is de aanpak gewijzigd: het college levert de raad een beknopte rapportage over de effectiviteit en efficiëntie van de HOV2. Deze rapportage wordt door de rekenkamercommissie in een quickscan beoordeeld op juistheid, volledigheid en inzichtelijkheid voor de raad.

## 1.3 Centrale vraagstelling en onderzoeksvragen

De centrale vraagstelling van de quickscan is als volgt:

***Is de door het college aan de raad gestuurde evaluatie HOV2: 1. juist, 2. volledig en 3. inzichtelijk?***

De onderzoeksvragen hierbij zijn als volgt:

1. *Sluit de informatie in de evaluatie HOV2 aan met eerder aan de raad verstrekte informatie?*
2. *Bevat de evaluatie HOV2 alle informatie die de raad nodig heeft om zich een beeld te vormen over de effectiviteit en efficiëntie van het beleid en uitvoering van HOV2?*
3. *Is de evaluatie HOV2 inzichtelijk voor de raad?*

## 1.4 Afbakening en positionering van de quickscan

In het kader van de afbakening van de quickscan zijn de volgende punten relevant:

- De quickscan richt zich op het project HOV2 in de periode van 2008-2019.
- De quickscan is niet gericht op het ontdekken van onregelmatigheden in het naleven van subsidievoorwaarden of op het bewust door het college onthouden van informatie aan de raad.
- Ambtelijk en bestuurlijk wederhoor over de eindrapportage en over conclusies en aanbevelingen zijn *niet* inbegrepen.

## 1.5 Leeswijzer en positionering quickscan

In het hiernavolgende 2<sup>de</sup> hoofdstuk worden de conclusies en aanbevelingen weergegeven. Deze komen voort uit de analyse op de drie hierboven genoemde onderzoeksvragen die in hoofdstukken 3 t/m 5 aan de orde komen. In de bijlage staan de verantwoording en benutte bronnen.

Dit rapport dient nadrukkelijk te worden gezien en gelezen als een **quickscan** (dus geen volwaardig rekenkameronderzoek waarbij de rekenkamercommissie eigenstandig en tot in detail onderzoek uitvoert) **op de ambtelijke evaluatie** (dus niet op het HOV2-project zelf).



## 2 CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

Gezien de doelstelling van de quickscan zijn de *aanbevelingen* gericht op transparantie, sturing, en mogelijke lessen voor het HOV3 traject. Ook komt een aantal vragen / aandachtspunten aan bod die de raad mogelijk kan hebben voor de HOV3.

### 2.1 Conclusies ten aanzien van de (ambtelijke) evaluatie HOV2

De conclusies richten zich op de drie onderzoeksvragen en zijn:

#### 2.1.1 Juistheid

**Algemene conclusie t.a.v. juistheid:** De meeste informatie in de evaluatie geeft een juist beeld, maar enkele punten verdienen nuancering en/of behoeven correctie.

1. De in de evaluatie opgenomen informatie ten aanzien van de *financiën* en het *risicomanagement* geven een juist beeld.
2. *Tijdpad*  
Het in de evaluatie weergegeven tijdpad geeft een navolbaar juist beeld. Hierbij geldt één aandachtspunt: in de evaluatie wordt 1 december 2015 als oorspronkelijke datum gehanteerd waarop de HOV2 in exploitatie zou worden genomen. In diverse andere documenten uit het begin van de projectperiode (2009-2011) is de datum van 1 januari 2015 genoemd.
3. *Scope*
  - a. De rekenkamercommissie heeft over hetgeen in de evaluatie is vermeld over de scopewijzigingen van het project HOV2 – nagenoeg – geen onjuistheden kunnen vaststellen. Nagenoeg, omdat de rekenkamercommissie op basis van de ontvangen stukken tot de conclusie komt dat de P+R Genneper Parken wél onderdeel was van de oorspronkelijke scope. Wat overigens logisch is: de P+R is – zoals ook in de evaluatie blijkt – een essentiële pijler onder de realisatie van de beoogde modal shift.
  - b. Echter, in de evaluatie wordt de P+R Genneperparken genoemd als scopewijziging (dus geen onderdeel van de oorspronkelijke scope), waarbij in de evaluatie ook wordt gesteld dat de wens om een P+R te bouwen wél was opgenomen in de scope van het project. In het document over de projectscope staat de P+R ten noorden van Motel Eindhoven aan de Aalsterweg expliciet genoemd als zijnde binnen scope.
  - c. Dat de P+R Genneper Parken wél onderdeel blijkt te zijn van de oorspronkelijke scope is relevant omdat de P+R in een latere fase van het project nog financiële effecten had (waaronder het verhogen van de dekkingspost 'gemeentelijke reserves/activa' met ca. € 6.000.000,- en toevoegen SPUK als dekkingspost).
4. *Doelen*
  - a. De oorspronkelijke *doelen vanuit het projectplan* worden in de evaluatie weergegeven. Daarbij is echter 1 bullit weggevallen (over 'realisering van een tweede [HOV-]lijn met een ongelijkvloerse kruising met de Ring') en 1 bullit niet helemaal volledig weergegeven (over verbetering van de toegankelijkheid voor doelgroepen; zowel fysiek dan wel gratis en/of goedkoop vervoer).
  - b. Van de HOV2 *doelen uit andere bestuurlijke documenten* wordt een samenvatting gegeven die wel past bij de algemene beleidslijnen die in de betreffende documenten is weergegeven, maar niet één-op-één herleidbaar en op juistheid na te gaan zijn.
  - c. De communicatiedoelen en subsidievoorwaarden zijn juist weergegeven.
5. *Mobiliteitseffecten*
  - a. De in de evaluatie opgenomen informatie ten aanzien van de directe en korte termijn mobiliteitseffecten van de HOV2 geven een juist beeld.
  - b. Middellange en langetermijneffecten moeten nog plaatsvinden en kunnen niet op juistheid worden nagegaan. Indirecte effecten en/of mobiliteitsontwikkelingen in de brede zin (bijv. voor 'het OV in Zuid-Oost Brabant') zijn niet één-op-één aan de HOV2 te relateren.
6. *Positionering van de evaluatie*  
De evaluatie is een ambtelijke zelfevaluatie. De rekenkamercommissie voert een quickscan uit op deze zelfevaluatie, maar evalueert het project zelf (de HOV2) dus niet.



### 2.1.2 Volledigheid

**Algemene conclusie t.a.v. volledigheid:** In de evaluatie staat nuttige informatie, waarbij de meeste onderwerpen waarvan mag worden verwacht dat ze onderdeel zijn van een dergelijke projectevaluatie aan de raad, zijn opgenomen. Echter, op enkele onderwerpen had enige aanvullende informatie kunnen worden gegeven.

7. Scope
  - a. Diverse scopewijzigingen worden transparant toegelicht.
  - b. De exacte oorspronkelijke scope en wat de (financiële) effecten van de scopewijzigingen op de doelstellingen van het project zijn geweest, ontbreken deels.
8. Doeltreffendheid (effectiviteit): doelstellingen en doelrealisatie
  - a. Niet alle doelen/doelstellingen zijn weergegeven. In aanvulling op de gegeven samenvatting van doelen uit de 'overige bestuurlijke documenten', is nog een aantal concrete doelstellingen te vinden.
  - b. De doelrealisatie is niet altijd eenduidig te bepalen, doordat de effecten: 1. niet altijd direct zijn te relateren aan de aanleg van infrastructuur / de HOV2 alleen en 2. deels op lange(re) termijn worden gerealiseerd (en nu dus nog niet zijn gerealiseerd en daarom niet zijn na te gaan).
  - c. Voor een deel van de doelstellingen is niet de gemeente Eindhoven, maar zijn de concessieverlener (Provincie) en concessiehouder (vervoersmaatschappij) verantwoordelijk. Waar de gemeente verantwoordelijk is voor de aanleg van de HOV-infrastructuur, zijn de provincie en concessiehouder bepalend voor de wijze waarop er gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur, zoals: frequentie van buslijnen, ritprijs, etc. die leiden tot een toename in het gebruik / betere modal-shift en andere beoogde doelen.
9. Doelmatigheid (efficiëntie)
  - a. De projectorganisatie wordt beschreven, evenals een inzichtelijke tijdlijn van het project, inclusief een toelichting op de redenen van de vertraging. Daarnaast is het budgettaire kader aangegeven, waaruit de noodzaak tot een doelmatige aanpak spreekt; de periode waarin het project heeft plaatsgevonden (economische crisis-/dalperiode) is aangegeven als voornaamste reden waardoor diverse kostenposten lager zijn uitgevallen dan oorspronkelijk begroot.
10. Financiële informatie
  - a. De oorspronkelijke totaalbegroting en -dekking zijn in de evaluatie opgenomen, evenals een aantal wijzigingen (inclusief oorzaken daarvan) gedurende de projectperiode.
  - b. Echter, een aantal wijzigingen wordt niet concreet toegelicht. Daarnaast is overzichtelijke informatie over de financiële ontwikkelingen opgenomen in een onderliggend document, terwijl dat overzicht – wanneer het onderdeel was geweest van de evaluatie – een navolgbaar inzicht zou geven over het financiële verloop.
11. Risico's en risicobeheersende maatregelen
  - a. Risicomanagement wordt in de evaluatie goed belicht vanuit de procesmatige kant: hoe is er met risicomanagement omgegaan.
  - b. De inhoudelijke kant van risico's en beheersmaatregelen (welke grootste risico's zijn onderkend, welke zijn wel/niet opgetreden, welke beheersmaatregelen zijn ingezet) komt – op het planningsrisico na – nagenoeg niet aan bod.
12. Lessons learned
  - a. Er wordt in transparant en open inzicht gegeven in 'lessons learned'.

### 2.1.3 Inzichtelijkheid

**Algemene conclusie t.a.v. inzichtelijkheid:** De evaluatie is helder geschreven (beknopt, duidelijk taalgebruik), bevat – nagenoeg – geen jargon, geeft inzicht op een heel aantal relevante punten en is op de meeste onderwerpen zelfstandig leesbaar. Op een aantal punten had de evaluatie – naar het oordeel van de rekenkamercommissie – beter kunnen aansluiten op de informatiebehoefte van de raad en is er naar verwachting behoefte aan informatie waarvoor andere documenten moeten worden opgezocht en geraadpleegd.

13. Een langlopend traject als de HOV2 beslaat (delen van) meerdere raadsperiodes. Daarom is het van belang dat de informatie in een evaluatie navolgbaar is vanaf begin tot eind van het project. De conclusies over volledigheid in §2.1.2 hierboven gaan onder andere hierop in.



14. Op een aantal punten had informatie die nu uit andere bronnen moet worden betrokken, bijgedragen aan de inzichtelijkheid wanneer deze (beknopt) was opgenomen in de evaluatie:
- De exacte projectscope (hiervoor wordt verwezen naar de projectbeschrijving/-scope)
  - Overzicht van alle oorspronkelijke projectdoelen met concrete omschrijving
  - Een korte toelichting op de tijdlijn (m.n. de inhoudelijke essentie van hetgeen is besloten)
  - 'Financiële tijdlijn', met toelichting op de wijzigingen (nu deels gegeven)

## 2.2 Aanbevelingen ten behoeve van de besluitvorming HOV3

- Zorg voor één 'ProjectInitiatieDocument' (PID) op raadsniveau, met helder omschreven:
  - Wat de exacte scope is; welke (deel)projecten worden gerealiseerd, met beknopte omschrijving, ook van zaken die niet binnen scope vallen;
  - Wat de beoogde planning is;
  - Wat de te realiseren doelen zijn;
  - Welke financiële middelen nodig zijn (kosten) en hoe de dekking eruit ziet (baten);
  - Wat de grootste risico's zijn (kans x impact) en welke beheersmaatregelen zijn voorzien.
- Mak helder welke partij (Eindhoven / Provincie / concessiehouder) welke bijdrage levert aan de te realiseren doelen en wie voor de realisatie van welke doelen verantwoordelijk is. De gemeente Eindhoven investeert in en realiseert de infrastructuur, de Provincie is samen met concessiehouder verantwoordelijk voor de realisatie van de outcome-effecten / hoe er van de infrastructuur gebruik wordt gemaakt; frequentie van buslijnen, ritprijs, etc. die leiden tot een toename in het gebruik / betere modal-shift en andere beoogde doelen. Als investeerder kan gemeente Eindhoven hierover heldere afspraken maken met / eisen stellen aan de Provincie.
- Bepaal vóór de start van een project welke indicatoren relevant zijn en welke informatie nodig is om de effecten / resultaten op de te realiseren doelstellingen (mobiliteitseffecten van het betreffende project) te kunnen meten en weergeven en wie verantwoordelijk is voor het meten en vergaren van de informatie.
- Expliciteer de noodzakelijke randvoorwaarden voor de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen als modal-shift.
- Zorg voor frequente (jaarlijkse) voortgangsrapportages aan de gemeenteraad (niet alleen op momenten dat er bijvoorbeeld een bestemmingsplanwijziging aan de orde is en/of een kredietaanvraag moet worden gedaan) en een eindevaluatierapportage die navolgbaar zijn, ergo: waarbij het PID als basis wordt genomen en afwijkingen/wijzigingen aan de hand daarvan worden aangegeven. Dit komt de navolgbaarheid voor de raad ten goede.

## 2.3 Vragen / aandachtspunten n.a.v. de evaluatie HOV2, t.b.v. besluitvorming HOV3

De quickscan op de evaluatie van de HOV2 geeft geen conclusies over het project HOV2 zelf, maar er kunnen wel vragen / aandachtspunten voor de gemeenteraad ten behoeve van de besluitvorming over de HOV3 uit worden gedestilleerd:

- Wat zijn de afspraken tussen gemeente Eindhoven en Provincie, zowel op te leveren prestaties als de verdeling van de verantwoordelijkheden bij het realiseren van mobiliteitseffecten?<sup>1</sup>
- Zijn de Lessons Learned vanuit de HOV2 ook geborgd in HOV3? En hoe?
- Wat zijn de grootste risico's bij de HOV3? Hoe wordt de kans bij de risico's ingeschat en wat is de verwachte impact bij optreden van het risico? En welke beheersmaatregelen worden daarop ingezet?
- Welke aspecten van de HOV3 zijn anders dan bij de HOV2? Wat zijn mogelijke consequenties van deze andere aspecten? En hoe wordt daarmee omgegaan?

---

<sup>1</sup> NB: de relatie tussen gemeente en provincie is meerledig: enerzijds is de provincie – naar alle waarschijnlijkheid – subsidiegever aan gemeente Eindhoven voor de realisatie van de infrastructuur van de HOV3, anderzijds is de provincie concessieverlener aan openbaar vervoersmaatschappij(en) en heeft ze een belangrijke rol in het realiseren van de doelstellingen (zoals modal shift) / optimale inzet van de (door gemeente Eindhoven) aangelegde infrastructuur.





### 3 ANALYSE JUISTHEID VAN DE EVALUATIE

Dit deel van de quickscan bevat de analyse van de genoemde onderzoeksvragen:

- Juistheid van de evaluatie (Hoofdstuk 3.1)
- VOLLEDIGHEID VAN DE EVALUATIE (Hoofdstuk 4)
- INZICHTELIJKHEID VAN DE EVALUATIE (Hoofdstuk 5)

#### 3.1 Juistheid van de evaluatie

Dit hoofdstuk richt zich op de juistheid van de informatie die in de evaluatie is opgenomen. Gezien de beschikbare (doorloop)tijd voor de quickscan is het niet mogelijk om – spreekwoordelijk en letterlijk – elke zin uit de evaluatie te verifiëren op juistheid. Dit hoofdstuk bevat daarom een selectie van onderwerpen die – naar inzicht van de rekenkamercommissie – vanuit het perspectief van de raad het meest elementair zijn om op juistheid te worden geverifieerd. NB: bij de verificatie op juistheid heeft de rekenkamercommissie zich gebaseerd op de door de ambtelijke organisatie verstrekte documenten en enkele stukken die de rekenkamercommissie zelf heeft betrokken.

#### 3.2 Onderzoeksvraag en begripsdefiniëring

De onderzoeksvraag voor dit deel van de quickscan luidt als volgt:

*Sluit de informatie in de evaluatie HOV2 aan met eerder aan de raad verstrekte informatie?*

**Juistheid** betekent: consistent met informatie in eerder aan de raad verstrekte documenten: beleidsnotities en -kaders, Jaarstukken, Raadsvoorstellen en -besluiten, Raadsinformatiebijeenkomsten RIB's, en overige relevante aan de raad verstrekte informatie en/of belangrijke projectdocumenten.

#### 3.3 Analyse t.a.v. Juistheid

In de volgende paragrafen gaan we in op de juistheid van de informatie in de evaluatie over:

- 3.3.1 'Positionering en tijdpad van de evaluatie'
- 3.3.2 'Tijdpad en scope van het project'
- 3.3.3 'Doelstellingen van het project'
- 3.3.4 'Financiële informatie'
- 3.3.5 'Mobiliteitseffecten HOV2'
- 3.3.6 'Risicomanagement'

Voorafgaand aan deze onderwerpen verdient het de vermelding dat de projectorganisatie tijdens het interview met de rekenkamercommissie proactief een onjuistheid in de evaluatie aangeeft: Op p.11 van de evaluatie staat onder het kopje 'tijdlijn' het volgende: "De bouw van de ongelijkvloerse kruising Montgomerylaan met de RING zorgde er vanaf maandag 15 oktober 2019 voor dat de bus over het hele tracé rijdt via de vrijliggende infrastructuur." Per abuis staat hier 2019, maar dat moet 2018 zijn.

##### 3.3.1 Positionering en tijdpad van de evaluatie

Voor de juiste perceptie over de positionering van de evaluatie en deze quickscan op de evaluatie: op p.5 van de evaluatie staan een paar passages die enige nuancering verdienen:

- "Wethouder List heeft naar aanleiding van die motie toegezegd om mee te werken aan de evaluatie van de rekenkamer betreffende het project HOV2";
- "De rekenkamercommissie beoogt met de evaluatie de raad inzicht te geven in ... door een quickscan op de evaluatie HOV2".

Dit kan de indruk wekken dat de evaluatie is uitgevoerd door of onder verantwoordelijkheid van de rekenkamercommissie. Dit is niet het geval. De evaluatie is een ambtelijke zelfevaluatie. En daarnaast: de rekenkamercommissie voert een quickscan uit op deze zelfevaluatie, niet op het project HOV2 zelf. Voor de juistheid (/volledigheid) van de positionering had toegevoegd kunnen worden door raadsfracties in april 2019 aangaven een rekenkameronderzoek naar de HOV2 te waarderen. Dit bleek echter niet mogelijk gezien het tijdpad van – inmiddels – juni tot aan de besluitvorming over de HOV3 (destijds voorzien in november 2019). Dat is aanleiding geweest voor de genoemde motie.



Over de juistheid van het evaluatietijdspad (evaluatie p.5) de evaluatie zou medio januari 2020 worden opgeleverd, maar dat was 7 februari.

### 3.3.2 Tijdspad en scope van het project

#### Tijdspad

Voor wat betreft het juiste weergave van het tijdspad van het project HOV2 kunnen we stellen dat de evaluatie transparant is over de vertraging van de HOV2. De in §1.4 van de evaluatie opgestelde tijdlijn is daarbij navolgbaar juist, waarbij de voornaamste oorzaken van de vertraging worden genoemd op p.11-12 van de evaluatie.

Een aandachtspunt is de datum waarop de HOV2 was beoogd gereed te zijn voor ingebruikname. In de evaluatie wordt 1 december 2015 diverse keren genoemd en als uitgangspunt genomen voor de datum waarop de HOV2 gereed had moeten zijn ("zodat de nieuw aanbestede busconcessie (2016-2026) gelijk gebruik zou kunnen maken van de nieuwe infrastructuur"; evaluatie p.8). Echter, uit diverse documenten uit de periode februari 2009 t/m eind 2009 blijkt dat de einddatum (datum van ingebruikname / het in exploitatie nemen) oorspronkelijk was voorzien op 1 januari 2015 (met afwikkeling en evaluatie tot 1 juli 2015).<sup>2</sup> Overigens staat in de projectovereenkomst tussen de gemeente Eindhoven, gemeente Nuenen en SRE in december 2011 de datum voor ingebruikname van de HOV2 per 1 januari 2017 genoemd.<sup>3</sup>

**Scope:** de te realiseren projecten binnen het totale project HOV2.

Over de scope is in de evaluatie opgenomen (samengevat):

- "Het projectplan/de projectbeschrijving en de projectscope vormen de basis voor dit deel van de evaluatie. Deze stukken zijn aan de rekenkamer ter beschikking gesteld als onderlegger." (evaluatie §1.2, p.8)
- De scope van het project in 2011 – naar aanleiding van kostenramingen op basis van het voorlopig ontwerp dat van 2009-2011 is opgesteld – is in overleg met de opdrachtgever teruggebracht. (evaluatie §1.5, onder kop 'De Opdracht', p.11)
- Ook na 2011 is een aantal wijzigingen geweest in de scope, met daarbij als meest opvallende wijziging (in 2017) om in plaats van de busbaan van Hotel Eindhoven naar HTC, te kiezen voor de bouw van een P+R in Genneper Parken. Bekrachtigd door de raad op 11 september 2018, waarbij in de evaluatie wordt vermeld: "overigens was de wens om een P+R te bouwen wel opgenomen in de scope van het project". (evaluatie §1.5, onder kop 'De Opdracht', p.11)

Over wat de evaluatie vermeldt over de scope van het project HOV2 heeft de rekenkamercommissie geen onjuistheden kunnen vaststellen, echter de P+R Genneper Parken verdient wel de aandacht.

#### Aandachtspunt P+R Genneper Parken

In de evaluatie staat dat de wens om een P+R te bouwen wel was opgenomen in de scope van het project. Tegelijkertijd vermeldt de evaluatie dat de daadwerkelijke bouw van de P+R in Genneper Parken een scopewijziging is (zowel op p.11 als op p.15).

<sup>2</sup> "Met de Eindhovense planvorming voor de Tweede HOV Lijn (Nuenen-binnenstad ... High Tech Campus) is op die basis reeds met uw goedkeuring gestart bij de vaststelling van de OV-Agenda en HOV-Strategie" (februari 2009). (zie: 2010-01-19, Raadsvoorstel tot het instemmen met het HOV-netwerk in de regio Zuid-oost-Brabant, raadsnr.: 09.R3437.001, dossiernr.: 949.551, p.4 (beslisdatum B&W 01-12-2009)). Na februari 2009 wordt in o.a. de volgende stukken 1 januari 2015 als einddatum voor de HOV2 genoemd:

- 2009-05-12 RiB – Plan van Aanpak Tweede HOV-lijn 09.R3105.001
- 2009-04-06 ProjectBeschrijving Tweede HOV-lijn (v. Concept 3.0)
- 2009-11-13 Scope Project 379 Aanleg infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn met flankerende ruimtelijke herinrichting. ("Infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn c.a.") – definitief – 09uit22885
- 2010-07-20 Adviesnota HOV2 tracékeuze Genneper Parken en ontsluiting Fontys Sporthogeschool, inboeknr. 10bst01525
- NB: ook in het raadsbesluit zelf, d.d. 3-2-2009 wordt 1 januari 2015 als in exploitatienamedatum genoemd: Raadsvoorstel tot het vaststellen van de Eindhoven Eén OV-Agenda en de HOV-Strategie, raadsnummer 08.R2878.001.

<sup>3</sup> 2011-12-16 Projectovereenkomst gemeente Eindhoven, gemeente Nuenen en SRE. NB: het gaat in dit document om het "in exploitatie nemen van een HOV-as in de gemeent~~en~~", dus niet alleen het Eindhovense deel van de HOV2.



In de 'Projectscope' (2009, november) – waarnaar de evaluatie verwijst als basis voor de scope – staat o.a. het volgende m.b.t. de P+R<sup>4</sup>:

"De scope voor het project 379: ... omvat:

- *Het tracé conform HOV strategie door de Genneperparken over de A. Coolenlaan te wijzigen in het tracé over de Aalsterweg tot aan de A67 via Motel Eindhoven en parallel liggend aan de noordzijde van de A67 naar de Philips High Tech Campus.*
- *Het realiseren van een Park + Ride gelegenheid ten noorden van Motel Eindhoven aan de Aalsterweg."*

In de 'Projectscope' is ook een kopje opgenomen met onderzoeksvragen die binnen de scope van het project HOV2 vallen (1. Onderzoeken m.b.t. het tramproof maken en 2. Haalbaarheidsonderzoek naar verlenging van onderdoorgang in de Ring vanaf de Aalsterweg t/m Leenderweg). Hierin komt de P+R als onderzoeksvraag niet voor.

Verder staat in de Adviesnota tracékeuze Genneper Parken en ontsluiting Fontys Sporthogeschool (2010, juli): "... Daarnaast betekent een goede HOV-ontsluiting van het Van der Valk-hotel en een geplande P&R-locatie in het zuiden van Genneperparken een toename van het reizigerspotentieel."<sup>5</sup>

Dit wijst erop dat de P+R Genneper Parken altijd onderdeel is geweest van de scope van de HOV2. Dat is logisch, gegeven de doelstellingen en de verwachte bijdrage van de P+R daaraan:

- *"Met de vaststelling van de OV-Agenda en HOV-Strategie voor Eindhoven is tevens de ambitie voor het openbaar vervoer in de vervoerswijzekeuze vastgesteld: een groei van 50% in het aandeel openbaar vervoer tot 2020."*<sup>6</sup>
- *"Voor het zuidelijke deel van HOV2 zal de opening van de P&R Genneper Parken zorgen voor hogere aantallen busreizigers en naar verwachting ook voor een verbetering van de modal split (aandeel busreizigers ten opzichte van auto's). Ter indicatie, indien de P+R in de toekomst dagelijks een bezetting heeft van 50% voor bezoekers van de binnenstad, dan zal er een afname zijn van jaarlijks circa 750.000 autokilometers richting de binnenstad."* (evaluatie, p.17)

Echter, de P+R heeft wel forse financiële consequenties gehad, zo blijkt uit de toelichting (evaluatie, p.15) op de financiële tabel:

- *De forse toename bij het tracé P+R (in de bovenstaande tabel) wordt veroorzaakt door de scopewijziging van een busbaan naar een P+R. In september 2018 heeft de raad een aanvullend krediet gevoteerd voor de realisatie van de P+R Genneper Parken (in plaats van een busbaan van hotel Eindhoven naar HTC) en een ambulancepost van de GGD. Dit aanvullende krediet is gevoteerd uit de eigen middelen van de gemeente Eindhoven en de GGD, vandaar de toename bij de dekking "gemeentelijke reserves/activa".*

### 3.3.3 Doelstellingen van het project

De doelen van de HOV2 staan in de evaluatie samengevat op p.16., met een onderscheid tussen:

1. Doelen in het projectplan
2. Aanvulling doelen uit het bestuurlijk dossier 2009
3. Doelen m.b.t. Communicatie
4. Doelen uit subsidievoorwaarden

Ad 1) In de evaluatie staan de doelen vanuit het projectplan als volgt:

- Verbetering van het aandeel openbaar vervoer binnen het gebruik van de verschillende vervoerswijzen (modal-split);
- Verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de doelgroepen;
- Goede bereikbaarheid voor de ruimtelijke economische pijler Brainport.

<sup>4</sup> 2009-11-13 Scope Project 379 Aanleg infrastructuur 2de HOV lijn met flankerende ruimtelijke herinrichting.

("Infrastructuur 2de HOV lijn c.a.") – definitief – 09uit22885

<sup>5</sup> 2010-07-20 Adviesnota HOV2 tracékeuze Genneper Parken en ontsluiting Fontys Sporthogeschool, inboeknr. 10bst01525

<sup>6</sup> 2010-07-20 Adviesnota HOV2 tracékeuze Genneper Parken en ontsluiting Fontys Sporthogeschool, inboeknr. 10bst01525



Voor een juiste weergave van de doelen uit het projectplan zou moeten worden toegevoegd:

1. aan de tweede bullit "(fysiek dan wel door gratis en/of goedkoop vervoer)" en
2. de volgende bullit: "Doorontwikkeling van het HOV-netwerk met de realisering van een tweede lijn met een ongelijkvloerse kruising met de Ring". (zie projectplan, p. 10)

Ad 2) De aanvulling van doelen uit het bestuurlijk dossier 2009: deze heeft de rekenkamercommissie niet 1-op-1 op juistheid kunnen nagaan: het gaat om een samenvatting en de genoemde doelen zijn niet altijd direct naar de bron-documenten herleidbaar. Algemeen constateert de rekenkamercommissie wel dat de in de evaluatie genoemde aanvullingen in essentie passen bij de beleidslijnen zoals opgenomen in diverse documenten uit het bestuurlijk dossier.

Ad 3 & 4) De in de evaluatie genoemde doelen m.b.t. Communicatie en doelen uit de subsidievoorwaarden<sup>7</sup> zijn herleidbaar en juist weergegeven.

### **3.3.4 Financiële informatie**

#### ***De financiële verwachting (§2.1 van de evaluatie)***

De voornaamste informatie over de financiën van de HOV2 is in tabelvorm opgenomen in §2.1 (evaluatie, p.13). Deze paragraaf verwijst op p.15 naar de bijlage met -op verzoek van de rekenkamercommissie- de budgetwijzigingen voor het project HOV2 (peildatum 1-11-2019). Dit is aan de rekenkamercommissie gezonden. Per budgetwijziging is navolgbaar inzichtelijk gemaakt:

1. Omschrijving
2. Toelichting
3. Door wie het besluit tot wijziging is genomen (Raad, B&W of Projectmanager)
4. De datum waarop het besluit tot wijziging is genomen
5. Het nummer van het raadsvoorstel, B&W-stuknummer of het dossiernummer (in geval 'projectmanager' van het besluit)
6. Of het een begrotingswijziging betreft, met daarbij het nummer van de begrotingswijziging
7. Het bedrag van de budgetwijziging (zowel aan de lasten- als aan de batenkant)
8. Het cumulatieve budget.

Daarnaast heeft de rekenkamercommissie een overzicht van de (financiële) stand van zaken van het project HOV2 (peildatum 9-9-2019) gekregen en in het interview met de projectorganisatie besproken. Hierin staan per deelproject (kostenkant) en per dekkingsbron (batenkant) de raming 2018, wat er op de ijkdatum is geboekt, wat er wordt verwacht en de raming per ijkdatum met een korte toelichting. Op basis van de beschikbare informatie uit zowel de genoemde documenten als het interview met de projectorganisatie kan de rekenkamercommissie geen onjuistheden in de evaluatie weergegeven financiële informatie vaststellen.

#### ***Overige passages uit de evaluatie m.b.t. projectfinanciën HOV2***

Naast bovenstaande is er nog een aantal passages over de projectfinanciën opgenomen in de evaluatie:

1. Bij de voorbereidingen van het project is het hele tracé ontworpen om op basis van die kennis een gedegen kostenraming op te zetten. Die oorspronkelijke kostenraming was veel groter dan het beschikbare krediet. Slim ontwerpen en sober en doelmatige oplossingen hebben geleid tot realisatie van het project binnen het beschikbare krediet. Mede hierdoor is het project uiteindelijk 3 miljoen euro goedkoper uitgevoerd dan het beschikbaar gestelde krediet. (p.7)
2. Bij de start van het project werden de kosten voor het Eindhovense trajectdeel geraamd op € 100 tot € 125 miljoen. De beschikbare dekking was geraamd op € 77,5 miljoen. De kosten inzichtelijk maken en passend maken bij de dekking was onderdeel van de opdracht. (p.8)
3. Van 2009 tot de zomer van 2011 is het Voorlopig Ontwerp (VO) van HOV2 over het hele traject uitgewerkt. Uit de kostenraming bleken de kosten € 100 mln. boven de oorspronkelijk in 2009 geschatte € 100 tot € 125 miljoen te liggen. De beschikbare dekking is tussen 2009 en 2011 gestegen naar € 77,5 miljoen. (p.11)

---

<sup>7</sup> 2008-11-12, MinV&W-SRE, Overeenkomst inzake uitvoering Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer binnen het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven



4. Er was onvoldoende (interne) dekking om HOV2 te financieren. In 2010/2011 kenden we de economische crisis en waren de middelen in het MIP (Meerjaren InvesteringsPlan) zeer beperkt. De Raad wilde een integrale afweging maken tussen de verschillende projecten. Het vergaren van voldoende interne dekking is daarom pas gelukt in het MIP van 2011. Hierdoor heeft HOV2 ongeveer een half jaar (nagenoeg) stilgelegen. (p.12)

Ook hierbij heeft de rekenkamercommissie geen onjuistheden in de in de evaluatie gegeven financiële informatie kunnen vaststellen. Wel vraagt de volgende passage een nuancering. De stelling "... hebben echter geleid tot realisatie van het project binnen het beschikbare krediet. Mede hierdoor is het project uiteindelijk 3 miljoen euro goedkoper uitgevoerd dan het beschikbaar gestelde krediet." (evaluatie p.7), is (nog) voorbarig. Het project HOV2 is nog niet geheel afgerond:<sup>8</sup>

- De nazorg van de kruising Ring/Montgomerylaan en de P&R Genneper Parken lopen nog;
- Voor de bouw van de P&R en de ambulancepost moet nog een bouwvergunning worden afgegeven;
- De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over de PAS (de stikstof) zijn nog ongewis;
- Er is nog geen rekening gehouden met de gevolgen van een mogelijke P-fas-vervuiling.

Gezien het positieve verschil tussen de totale dekking en de verwachte totale kosten, is het uitspreken van de verwachting dat het project (ruim) binnen budget kan worden afgerond, beter passend.

### 3.3.5 Mobiliteitseffecten HOV2

Deze quickscan richt zich op de evaluatie van de HOV2 (en dus: niet op het mobiliteitsbeleid in regionale / brede zin). Daarover merkt de evaluatie – terecht – op dat er directe en indirecte effecten zijn van de HOV2: "het effect van HOV2 kan niet simpelweg worden gerelateerd aan de aanleg van vrije infrastructuur alleen" (evaluatie p.16). Daarbij geldt overigens ook het omgekeerde: mobiliteitsontwikkelingen in de brede zin, zijn niet noodzakelijkerwijs direct te relateren aan de aanleg van de HOV2 alleen.

Ook heeft de HOV2 middellange en lange termijn effecten die worden verwacht in de toekomst. Daarom zijn hieronder de korte termijn mobiliteitseffecten door de HOV2 nagegaan op juistheid.

#### Direct aan de HOV2-gerelateerde – korte termijn – effecten zoals genoemd in de evaluatie HOV2

1. "De bus kan sneller en betrouwbaarder rijden" (direct en korte termijn effect)
2. "Met de ingang van de nieuwe concessie per medio december 2016 zijn nieuwe HOV-lijnen geïntroduceerd en de frequenties op de HOV-assen zijn verhoogd." (direct en korte termijn effect)
3. "Sinds 2016 is het aantal reizigers op HOV1 en HOV2 jaarlijks gegroeid met gemiddelden tussen de 7,5 en 30%"
4. "De sterkste groei was er op HOV2 (station – WoensXL/Nuenen/Achtse Barrier)"
5. Communicatie en samenspraak: "...bij alle tracédelen zijn omwonenden en andere stakeholders actief betrokken. Voor ieder tracédeel is een klankbordgroep opgericht."

Ad 1) Is per definitie juist: een bus die over vrijliggende infrastructuur rijdt wordt minder gehinderd door overig verkeer/infrastructuur en kan dus sneller en betrouwbaarder rijden dan een bus die gebruik maakt van niet-vrijliggende infrastructuur.

Ad 2) Dit blijkt uit het volgende:

*"In alle drie de concessies [in Provincie Brabant] is sprake van een lichte afname van het totale aantal geplande dienstregelingsuren. Dit komt deels omdat (ook) in 2018 vooral is ingezet op een uitbreiding van de HOV-lijnen en/of spitsritten. Hier ontwikkelt zich immers de vraag het sterkst. De provinciale bijdrage voor deze uren is echter hoger dan voor dienstregelingsuren op gewone lijnen en tijdens daluren. Dit omdat op de HOV-lijnen luxer materieel wordt ingezet en spitsritten voor de vervoerder over het algemeen duurder zijn dan gemiddeld. Gegeven een kostenneutrale aanpassing van de dienstregeling, leidt dit dus tot iets minder dienstregelingsuren, terwijl tegelijkertijd het aanbod beter wordt afgestemd op de vraag."*<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Bijlage "Overzicht van de (financiële) stand van zaken van het project HOV2" d.d. 9-9-2019, zoals besproken tijdens het interview van de rekenkamercommissie met leden van het projectteam HOV2.

<sup>9</sup> 2019-08, Bussen in Brabant; Trends in het regionaal OV 2012-2018, Provincie Noord Brabant (p.10)



Ad 3) Deze cijfers heeft de rekenkamer niet kunnen verifiëren in de aangegeven publicatie waar de feiten te vinden zouden moeten zijn.

Ad 4) Dit blijkt o.a. uit:

*"Het laatste jaar zien we de grootste [reizigers]groei op lijn 301 ('s-Hertogenbosch-Tilburg), lijn 322 (Eindhoven–Gemert), lijn 400 (Airportshuttle) en de lijnen 404 en 406 (Eindhoven-Nuenen/Son)."*<sup>10</sup>. En uit:

*"Tegelijkertijd zien we ook een groei op de bestaande HOV-lijnen. Tussen 2017 en 2018 is de groei in Zuidoost-Brabant met bijna 10% het grootst. De **forse groei zien we vooral op de Airportshuttle (lijn 400) en op de verbindingen vanuit Eindhoven met WoensXL, Nuenen en Ekkersrijt (lijnen 404 en 406).**"*<sup>1112</sup>

Ad 5) De rekenkamercommissie heeft verslagen ingezien van klankbordgroepen die per tracédeel zijn opgericht. Het gaat daarbij om de volgende klankbordgroepen: 1. WC Woensel, 2. Binnenring, 3. Buitenring, 4. Aalsterweg, 5. Sterrenlaan, waarbij nr. 3 en 1 naar verloop van tijd zijn samengevoegd vanwege de samenhang. De frequentie van de bijeenkomsten varieert van elke 2 weken tot eenmaal in de paar maanden, afhankelijk van behoefte en intensiteit van de ontwikkelingen op het tracédeel.

### 3.3.6 Risicomanagement

De evaluatie vermeldt over het onderwerp risico's en risicomanagement dat:

- bij de start van de HOV2 voor het eerst een expliciete risicomanagementmethode is ingevoerd;
- gedurende het gehele project een risicodossier is bijgehouden;
- het projectmanagementteam ongeveer maandelijks een risicosessie heeft, waarbij de risico's in beeld worden gebracht en gehouden, beoordeeld op impact en voorzien van beheersmaatregelen.

De rekenkamercommissie heeft tijdens het interview met leden van de projectorganisatie digitaal inzage gehad in het risicomanagementsysteem. Op basis hiervan kan de rekenkamercommissie constateren dat bovengenoemde punten juist zijn weergegeven in de evaluatie. Met betrekking tot het laatste punt heeft de rekenkamercommissie niet vastgesteld dat de risicosessies exact maandelijks hebben plaatsgevonden, maar kan wel worden geconstateerd dat ze zeer frequent hebben plaatsgevonden.

---

<sup>10</sup> 2019-08, Bussen in Brabant; Trends in het regionaal OV 2012-2018, Provincie Noord Brabant (p.6)

<sup>11</sup> 2019-08, Bussen in Brabant; Trends in het regionaal OV 2012-2018, Provincie Noord Brabant (p.12)

<sup>12</sup> Ter achtergrondinformatie bij bovenstaande:

De HOV-lijnen in Eindhoven rijden voornamelijk over de [HOV1](#) en [HOV2](#)-busbanen. Hier vormen zij een gezamenlijke corridor. Corridor 1 wordt gevormd door de lijnen 401, 402 en 403 die naar de Airport, Veldhoven en Oerle rijden. Corridor 2 wordt gevormd door de lijnen 404, 405, 406 en HOV-streekbus 322, die over de [HOV2](#)-busbaan tussen [het station](#) en [busstation WoensXL](#) rijden, waarna zij zich splitsen in twee takken: de eerste voor de lijnen 405 en 406 naar de Huizingalaan voor de richtingen Achtse Barrier en Ekkersrijt, de tweede voor de lijnen 321, 322, 323 en 404 naar het [Summa College](#), waar lijn 404 zijn eindpunt heeft. De HOV-streekbussen rijden daarna naar Nuenen en verder. Lijn 407 rijdt over de zuidelijke [HOV2](#)/busbaan naar de High Tech Campus. Tussen het station en de HTC heeft de 407 gezelschap van verschillende stads- en streekbussen naar het zuiden en zuidoosten van de stad en van de regio. De reguliere stadslijnen rijden vanaf het centrale station naar de rest van de stad.



## 4 VOLLEDIGHEID VAN DE EVALUATIE

Dit hoofdstuk gaat in op de volledigheid van de evaluatie. Hiervoor is voor een aantal onderwerpen – waarvan mag worden verwacht dat ze onderdeel zijn van een evaluatie van een dergelijk project – nagegaan of er informatie over die onderwerpen is opgenomen (breedte). Tegelijkertijd is nagegaan of over de verschillende onderwerpen die in de evaluatie zijn opgenomen volledige informatie is verstrekt (diepte); is vanuit het oogpunt van de raad bezien alle relevante informatie opgenomen.

### 4.1 Onderzoeksvraag en begripsdefiniëring

De onderzoeksvraag voor dit deel van de quickscan luidt als volgt:

Bevat de evaluatie HOV2 alle informatie die de raad nodig heeft om zich een beeld te vormen over de effectiviteit en efficiëntie van het beleid en uitvoering van HOV2?

**Volledigheid** is minimaal: 1. Informatie over doeltreffendheid, 2. Informatie over doelmatigheid, 3. Financiële informatie, 4. Informatie over risico's en risicobeheersende maatregelen en 5. Lessons learned.

### 4.2 Analyse t.a.v. Volledigheid

#### 4.2.1 Informatie over doeltreffendheid<sup>13</sup> (effectiviteit)

Verwacht mag worden dat de projectevaluatie minimaal de volgende informatie bevat over de doeltreffendheid:

- de oorspronkelijke scope en doelstellingen van het project (met SMART<sup>14</sup>doelstellingen);
- eventuele vastgestelde wijzigingen op de oorspronkelijke scope en doelstellingen;
- de mate waarin de scope en doelstellingen zijn gerealiseerd.

##### 4.2.1.1 Scope

Met scope wordt in deze quickscan de te realiseren projecten binnen het totale project HOV2 bedoeld. De *doelstellingen* van de HOV2 komen aan de orde in §4.2.1.2 'Doelstellingen' op p.14. In de evaluatie wordt gerefereerd aan het projectplan / de projectbeschrijving voor de scope van het project. De scopebeschrijving vanuit het projectplan / de projectbeschrijving wordt in de evaluatie niet letterlijk genoemd. Wel wordt een aantal scopewijzigingen die hebben plaatsgevonden aangegeven:

- 2009-2011:
  - het terugbrengen van de scope door tracés waar al businfrastructuur lag (zoals de Binnenring) of waar realisatie ruimtelijk niet was in te passen (onderdoorgang Ring bij de Aalsterweg) te laten vervallen. De scopewijziging is in overleg met de opdrachtgever gedaan;
  - de openbare ruimte niet van gevel tot gevel opnieuw inrichten. Reden: hogere kostenraming dan oorspronkelijke inschatting. Vastgesteld in de projectovereenkomst met Nuenen en het SRE.
- Na 2011:
  - Als meest opvallende, in 2017: de bouw van een P+R in Gennep Parken in plaats van de busbaan van Hotel Eindhoven naar HTC (de wens voor een P+R was er al). Vastgesteld door de raad.
  - Daarnaast wordt een aantal kleine scopewijzigingen genoemd – met name onderhoudsprojecten die gelijktijdig met het HOV2 zijn uitgevoerd – met effect op capaciteit en doorlooptijd.

---

<sup>13</sup> Doeltreffendheid, of effectiviteit: de mate waarin de beoogde doelstellingen worden gerealiseerd.

NB: in de ProjectBeschrijving Tweede HOV-lijn, versie Concept 3.0 staat hierover het volgende aangegeven: "In het proces van het Programma van Eisen wordt aan het SMART formuleren van de monitoringsaspecten aandacht geschonken waarbij wordt ondersteund door de afdeling BIO van de gemeente Eindhoven.

<sup>14</sup> SMART: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden.



Bij de meeste van de genoemde scopewijzigingen is de reden ervan benoemd. Bij enkele scopewijzigingen is ook benoemd door wie de scopewijziging is goedgekeurd/vastgesteld.

Bij één scopewijziging (P+R in Genneper Parken; zie §3.3.2 'Tijdpad en scope van het project', p.8 voor een toelichting op dit punt) is ook het financiële effect ervan aangegeven, voor de andere scopewijzigingen niet.

Of de scopewijzigingen effect hebben op de inhoudelijke doelstellingen van de HOV2 en wat die effecten dan zijn, wordt niet aangegeven.

De scope van de HOV2 staat in diverse documenten die de rekenkamercommissie ter beschikking zijn gesteld, beschreven<sup>15</sup>. Vastgesteld kan worden dat de scope in elk van de documenten vaak (net) iets anders wordt omschreven en dat niet alle verschillen/scopewijzigingen in de evaluatie zijn opgenomen. De evaluatie bevat geen totaaloverzicht van de oorspronkelijke scope (bijvoorbeeld de exact te realiseren deelprojecten en definitie ervan) die is vastgesteld door de gemeenteraad en/of het college, waaraan de scopewijzigingen die worden genoemd en het eindresultaat kunnen worden gerelateerd.

Ter informatie hieronder de deelprojecten zoals opgenomen in de ProjectBeschrijving Tweede HOV-lijn:

- 379-01 Traject gemeentegrens Nuenen/Eindhoven naar Winkelcentrum Woensel
- 379-02 Knooppunt Winkelcentrum Woensel
- 379-03 Traject Winkelcentrum Woensel – Ring Noord (Montgomerylaan noord)
- 379-04 Kruising Ring Noord – Montgomerylaan
- 379-05 Traject Ring Noord – Neckerspoel (Montgomerylaan zuid)
- 379-06 Knooppunt Neckerspoel
- 379-07 Traject Neckerspoel–Binnenring Centrum (West&Oost), Stratumsewijk en Aalsterweg noord
- 379-08 Kruising Aalsterweg / Ring (inclusief gefaseerde ondertunneling tot en met Leenderweg)
- 379-09 Traject Aalsterweg zuid, A. Coolenlaan – High Tech Campus

#### 4.2.1.2 Doelstellingen en doelrealisatie

In de evaluatie wordt aangegeven dat de doelen voor de HOV2 in verschillende documenten zijn opgenomen en wordt een samenvatting gegeven van deze doelen. Hierbij wordt geput uit het projectplan, aanvullende doelen uit het bestuurlijk dossier 2009 (realisatie HOV2/ HOV-strategie), communicatiedoelen en doelen uit de subsidievoorwaarden (AROV; Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer).

Naast de genoemde documenten die als basis hebben gediend voor de samenvatting van doelen in de evaluatie, is nog een aantal andere documenten waarin doelstellingen staan – of uit kunnen worden afgeleid – voor de HOV2. Hieronder wordt, niet uitputtend, een aantal citaten gegeven van doelen die in andere documenten zijn gevonden, maar in de evaluatie niet of niet letterlijk worden genoemd:

- HOV Strategie Eindhoven 2008 (vastgesteld door de raad 2009, februari)<sup>16</sup>
  - Hoge exploitatiesnelheid: in stedelijk gebied minimaal 25 km/h, daarbuiten 40 km/h;
  - Concurrerende reistijd (reistijd OV / reistijd auto <1,0)
  - Herkenbare haltes bij belangrijke knooppunten (halteafstand 600 – 1.000m in stedelijk gebied);
  - Infrastructuur: om [o.a.] bovenstaande kwaliteiten te bieden zijn eigen infrastructuur en conflictvrije kruisingsoplossingen essentieel;
- ProjectBeschrijving Tweede HOV-lijn, versie Concept 3.0 (2009, april)<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Waaronder de volgende documenten:

- 2009-04-06 ProjectBeschrijving Tweede HOV-lijn (versie Concept 3.0)
- 2009-11-13 Scope Project 379 Aanleg infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn met flankerende ruimtelijk herinrichting, ("Infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn c.a.") – definitief – 09uit22885
- 2010-02-25 Intentieovereenkomst HOV2 (10ink07680)
- 2011-12-16 Projectovereenkomst gemeente Eindhoven, gemeente Nuenen en SRE

<sup>16</sup> 2009-02-16 HOV Strategie Eindhoven 2008 (vastgesteld door de raad op 3 februari 2009, nr. 08.R2878.001

<sup>17</sup> 2009-04-06 ProjectBeschrijving Tweede HOV-lijn (versie Concept 3.0)





- Doorontwikkeling van het HOV-netwerk met de realisering van een tweede lijn met een ongelijkvloerse kruising met de Ring.
- Scope Project 379 Aanleg infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn met flankerende ruimtelijke herinrichting (2009, november)<sup>18</sup>
  - Een in principe vrijliggende busbaan inclusief de halten en bijbehorende voorzieningen (o.a. dynamische reisinformatie) en voorzieningen voor de verkeersbeheersing voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) vanaf de gemeentegrens met Nuenen op de Sterrenlaan – Churchillaan via winkelcentrum Woensel, het centraal station, de binnenring in het centrum, de Aalsterweg naar de Philips High Tech Campus gericht op een te behalen gemiddelde exploitatiesnelheid van minimaal 25 km/uur.
- Projectovereenkomst gemeente Eindhoven, gemeente Nuenen en SRE (2011, december)<sup>19</sup>
  - Het beheer en onderhoud van vrije infrastructuur, kruisingen en halteplaatsen inclusief opstellen op het tracé ... met uitzondering van het DRIS.
  - Informatie, communicatie en *marketing* met betrekking tot het regionale HOV-concept.

Voor een aantal van de hierboven aangegeven doelstellingen die wel in stukken over de HOV2 zijn benoemd, maar niet of niet letterlijk in de evaluatie als doelstelling zijn benoemd, geldt dat de evaluatie niet aangeeft of deze doelen daadwerkelijk zijn bereikt, of naar verwachting worden bereikt.

Daarnaast geldt er – gelet op de doelstellingen – nog een aandachtspunt bij Neckerspoel<sup>20</sup>:  
*“De punctualiteit vormt een continu aandachtspunt voor de vervoerders. Maar de toenemende en deels onvoorspelbare verkeersdrukke en een aantal grote infrastructurele werken maken de opgave lastig. In Zuidoost-Brabant **levert de beperkte capaciteit van busstation Neckerspoel in Eindhoven veel verstoringen op.** Hoewel er gezocht wordt naar mogelijkheden om de capaciteit van het busstation uit te breiden, zal het probleem niet eenvoudig opgelost kunnen worden, gezien de ruimtelijke beperkingen van Neckerspoel. Vervoerder Hermes zoekt samen met de gemeente Eindhoven naar mogelijkheden om dit probleem zo veel mogelijk te beperken.”*

Overigens: voor het realiseren van een aantal van de hierboven genoemde doelen is niet alleen de realisatie van de HOV2 van belang, maar zeker ook de inhoud van de concessie door de provincie wordt verleend (bijv. bij de concurrerende reistijd en exploitatiesnelheid). Wat wel kan worden nagegaan/geëvalueerd is of deze aspecten technisch gezien mogelijk zijn gemaakt door de wijze waarop de HOV2 is aangelegd.

#### 4.2.2 Informatie over doelmatigheid<sup>21</sup> (efficiëntie)

Verwacht mag worden dat de projectevaluatie minimaal de volgende informatie bevat over de doelmatigheid:

- hoe er is gestuurd op een doelmatige uitvoering van het project, bijvoorbeeld door een adequate projectorganisatie binnen de gemeente Eindhoven en in het grotere geheel van betrokken partijen en wat de afwijkingen t.o.v. de oorspronkelijke projectorganisatie zijn geweest.
- de oorspronkelijke planning, waarbij inzichtelijk is wat de belangrijkste mijlpalen waren (de momenten van geplande realisatie van belangrijkste deelprojecten en de afronding van het project als geheel) en wat de (vastgestelde) afwijkingen t.o.v. de oorspronkelijke planning zijn geweest en de oorzaken en gevolgen ervan.

Hierbij moet worden opgemerkt dat over de daadwerkelijke doelmatigheid (nagenoeg) geen harde uitspraken zijn te doen. Of het gerealiseerde met een redelijk aantal middelen is gerealiseerd kan alleen

<sup>18</sup> 2009-11-13 Scope Project 379 Aanleg infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn met flankerende ruimtelijk herinrichting, (“Infrastructuur 2<sup>de</sup> HOV lijn c.a.”) – definitief – 09uit22885

<sup>19</sup> 2011-12-16 Projectovereenkomst gemeente Eindhoven, gemeente Nuenen en SRE

<sup>20</sup> 2019-08, Bussen in Brabant; Trends in het regionaal OV 2012-2018, Provincie Noord Brabant (p.27)

<sup>21</sup> Doelmatigheid, of efficiëntie: het bereiken van een doel met gebruik van zo weinig mogelijk middelen. Een proces is doelmatig als het ten opzichte van een norm weinig middelen gebruikt. Deze middelen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op tijd, inspanning arbeidsuren, grondstoffen of geld. Het voorkomen van verspilling is vaak een goede manier om de doelmatigheid te vergroten.



worden getoetst wanneer er een redelijk vergelijkbaar project is (en dat is er niet) óf met algemene kengetallen (die niet één op één van toepassing zijn op een specifiek project met specifieke karakteristieken). Daarnaast is het aspect kwaliteit (dat in veel gevallen moeilijk meetbaar is) van invloed op de kosten.

Een aantal zaken die een relatie hebben met doelmatigheid zijn onderdeel van de evaluatie:

- Over de projectorganisatie wordt in de evaluatie aangegeven dat deze redelijk stabiel is geweest (weinig wisselingen), waardoor de continuïteit is geborgd en zo min mogelijk inefficiënties zijn opgetreden door bijvoorbeeld verlies aan kennis en/of benodigde tijd voor overdracht;
- Met betrekking tot de planning wordt de tijdlijn weergegeven zoals die is gerealiseerd, met daarbij een toelichting op de gewijzigde einddatum van de HOV2, zonder in te gaan op de oorspronkelijke en gerealiseerde planningen van de deelprojecten. Voor een rapportage aan de raad mag worden verondersteld dat de deelprojectplanningen ook minder relevant zijn, gezien het uitvoerend karakter ervan en dat de einddatum als evaluatiepunt met toelichting erbij voldoende zijn. Wel worden de meest elementaire oorzaken van de vertraging toegelicht in de evaluatie. (NB: zie §3.3.2 'Tijdpad en scope van het project', p.8 voor een toelichting op het in de evaluatie aangegeven moment van afronding van de HOV2);
- Daarnaast wordt in de evaluatie het volgende aangegeven, waaruit ook een doelmatige aanpak spreekt:
  - Evaluatie, p.8: *"Bij de start van het project werden de kosten voor het Eindhovense trajectdeel geraamd op € 100 tot € 125 miljoen. De beschikbare dekking was geraamd op € 77,5 miljoen. De kosten inzichtelijk maken en passend maken bij de dekking was onderdeel van de opdracht."*
  - Evaluatie, p.11: *"Van 2009 tot de zomer van 2011 is het Voorlopig Ontwerp (VO) van HOV2 over het hele traject uitgewerkt. Uit de kostenraming bleken de kosten € 100 mln. boven de oorspronkelijk in 2009 geschatte € 100 tot € 125 miljoen te liggen. De beschikbare dekking is tussen 2009 en 2011 gestegen naar € 77,5 miljoen."*

### 4.2.3 Financiële informatie

#### Verwachting

Verwacht mag worden dat de projectevaluatie minimaal de volgende financiële informatie bevat:

- de oorspronkelijke begroting van het project, waarbij inzichtelijk is:
  - wat de totaalbegroting was;
  - wat de deelbegrotingen per – voornaamste – deelprojecten waren;
  - hoe de begroting werd gedekt/gefinancierd;
- eventuele wijzigingen op de (deel)projectbegrotingen, met daarbij de oorzaken en gevolgen;
- de mate waarin de begroting is behaald en eventuele afwijkingen op de oorspronkelijke dekking/financiering, met daarbij de oorzaken en gevolgen.

#### Analyse

De oorspronkelijke totaalbegroting voor het Eindhovense deel van het project is aangegeven (p.8): *"Bij de start van het project werden de kosten voor het Eindhovense trajectdeel geraamd op € 100 tot € 125 miljoen. De beschikbare dekking was geraamd op € 77,5 miljoen. De kosten inzichtelijk maken en passend maken bij de dekking was onderdeel van de opdracht."*

Daarnaast wordt ook inzicht gegeven in de inschatting van de kosten op verschillende momenten in de tijd (2009, 2011, 2018 en 2019) voor het project als geheel en voor de voornaamste deelprojecten (tabel op p.12 van de evaluatie). Dit geldt ook voor het totaal van de dekking en de verschillende dekkingsbronnen.

Vervolgens wordt op hoofdlijnen de evaluatie gegeven van de beschikbare middelen en besteding ervan, waarbij een aantal voornamste factoren die een rol hebben gespeeld worden toegelicht (in §2.2 van de evaluatie). Hierbij wordt een aantal van de grotere kosten- en dekkingswijzigingen uit het financiële overzicht wel concreet benoemd en toegelicht (zoals: voorbereidingskosten en P&R en toename dekking uit gemeentelijke reserves/activa), maar er is ook een aantal wijzigingen dat niet concreet wordt toegelicht (zoals: de afname in kosten voor WCW tot Ring, Kruising Ring en Aalsterweg



en de afname van de dekking vanuit SRE en provincie en de toename van de dekking vanuit het Financieringsfonds en SPUK).

Tijdens het interview met leden van de projectgroep is een aantal kosten- en dekkingswijzigingen (evaluatie tabel p.13), op hoofdlijnen nader toegelicht:

WCW tot Ring:	goedkoper uitgevallen door aanbestedingen in 2013 / crisisperiode in bouwsector
Kruising Ring:	goedkoper uitgevallen door de verwervingen die waren geraamd op prijspeil 2008, maar zijn verworven in 2012 (lager prijspeil door crisisperiode).
Aalsterweg:	goedkoper uitgevallen door aanleg in periode 2012-2014 (dieptepunt van de crisis) en een wijziging in aanleggen: niet óver de Aalsterweg, maar náást de Aalsterweg.
AROV & SRE:	eerste getallen betroffen een inschatting, daarna hebben onderhandelingen geleid tot het werkelijke resultaat.
Provincie:	minder subsidie doordat een aantal projecten goedkoper is uitgevallen dan begroot, wat betekende dat ook de hoogte van de subsidie daarop werd aangepast (m.n. Aalsterweg en Sterrenlaan).
Financieringsfonds:	het betreft hier een financieringsfonds, gevoed door diverse gemeenten in de regio, waarbij de uiteindelijke uitkering t.b.v. HOV2 groter was dan verwacht.
SPUK:	het betreft hier een btw compensatie sport, die is benut om extra dekking te krijgen op de HOV2.

Verder bevat de bijlage waarin de budgetwijzigingen voor het project HOV2 (peildatum 1-11-2019) zijn opgenomen (zie verwijzing op p.15 van de evaluatie), informatie die de financiële ontwikkelingen van het project HOV2 inzichtelijk(er) maakt. Wanneer de informatie uit deze bijlage onderdeel van de evaluatie was, zou dat toegevoegde waarde voor de volledigheid (en inzichtelijkheid) hebben gehad.

#### **4.2.4 Informatie over risico's en risicobeheersende maatregelen**

##### **Verwachting**

Verwacht mag worden dat de projectevaluatie minimaal de volgende informatie bevat over risico's en risicobeheersende maatregelen:

Een beknopt overzicht van:

- de belangrijkste risico's bij aanvang van het project, incl. de beheersmaatregelen daarbij;
- de belangrijkste risico's die niet bij aanvang, maar later in het project zijn geïdentificeerd, incl. de beheersmaatregelen daarbij;
- de risico's die zich daadwerkelijk hebben gemanifesteerd en de impact ervan op bijvoorbeeld financiën, planning, doelrealisatie, etc.

##### **Analyse**

In de evaluatie wordt het onderwerp risico's en risicomangement een aantal keer benoemd, met een aantal procesmatige punten (hoe binnen het project is omgegaan met risico's en risicomangement) en wordt daarnaast een aantal inhoudelijke risico's benoemd. Kort samengevat:

Over het procesmatige / risicomangement wordt in de evaluatie aangegeven dat :

- bij de start van de HOV2 voor het eerst een expliciete risicomangementmethode is ingevoerd (succesfactor);
- gedurende het gehele project een risicodossier is bijgehouden (waarin het risico van de ambitieuze planning is opgenomen);
- het projectmanagementteam ongeveer maandelijks een risicosessie heeft, waarbij de risico's in beeld worden gebracht en gehouden, beoordeeld op impact en voorzien van beheersmaatregelen.

De inhoudelijke risico's en beheersmaatregelen die in de evaluatie worden genoemd, zijn:

- het risico van de ambitieuze planning, dit staat tijdens het gehele project in het risicodossier;
- het risico van de PAS- en PFAS-discussie dat nog niet in de financiële verwachting is verwerkt zoals die aan de rekenkamercommissie bekend is gemaakt;
- één van de maatregelen is dat een risicopost is aangehouden om de financiële impact van risico's (gedeeltelijk) af te dekken;
- dat er niet veel onvoorziene risico's zijn opgetreden.



Daarmee wordt het onderwerp risico's en risicobeheersende maatregelen in de evaluatie vooral procesmatig geëvalueerd en biedt de evaluatie – behalve op het gebied van de projectplanning; die wordt duidelijk als risico benoemd en beschreven – een beperkt inzicht in de grootste projectrisico's die zijn onderkend, welke beheersmaatregelen zijn ingezet en al dan niet hebben gewerkt, of en welke risico's zijn opgetreden en wat de impact is geweest.

#### **4.2.5 Lessons learned**

##### **Verwachting**

Verwacht mag worden dat in de projectevaluatie een aantal concrete zaken worden benoemd die anders, minder goed of juist goed/beter dan verwacht zijn gegaan en daaruit leerpunten worden geformuleerd. Dit met het oog op bestendinging/verbetering van de kwaliteit van de aanpak van (gelijksortige) toekomstige projecten.

##### **Analyse**

In de evaluatie worden zowel leerpunten vanuit positieve ervaringen ('Tops') alsook leerpunten vanuit ervaringen die beter hadden gekund ('Tips') genoemd. Kort samengevat:

- 'Tops':
  - Maak het projectmanagementteam verantwoordelijk voor de DR-GOTICK aspecten;
  - Zorg zoveel als mogelijk voor continuïteit in de bezetting van het projectteam (lees: dezelfde mensen);
  - Maak gebruik van een expliciete risicomanagementmethode;
  - Betrek de projectleider uitvoering vroegtijdig, al vanaf het maken van het Voorlopig Ontwerp;
  - Zorg voor een uitgebreide samenspraak (lees: betrekken van de buurt/inwoners).
- 'Tips':
  - Knip het hele traject op in tracédelen en behandel die min of meer volgtijdelijk (in plaats van het hele tracé in één keer op te pakken qua ontwerp en samenspraak);
  - Stel een realistische planning op, incl. beschrijving van de risico's (ongeacht het feit dat dit voor een dergelijk grootschalig en complex project ingewikkeld is);
  - Heb het effect van de investeringen in relatie tot het te verwachten resultaat duidelijk voor ogen => zorg voor heldere afspraken en een goede samenwerking tussen concessieverlener (provincie) en gemeente.



## 5 INZICHTELIJKHEID VAN DE EVALUATIE

### 5.1 Onderzoeksvraag en begripsdefiniëring

De onderzoeksvraag voor dit deel van de quickscan luidt als volgt:

*Is de evaluatie HOV2 inzichtelijk voor de raad?*

**Inzichtelijk voor de raad** betekent: beknopt, duidelijk taalgebruik, geen jargon, tenzij beknopt en adequaat toegelicht, aansluitend bij de informatiebehoefte van de raad en zelfstandig leesbaar.

### 5.2 Analyse t.a.v. Inzichtelijkheid

#### 5.2.1 Beknopt, duidelijk taalgebruik / geen jargon (tenzij beknopt en adequaat toegelicht)

De evaluatie telt in totaal 22 pagina's (en geen bijlagen). Minus de titelpagina, colofon, inhoudsopgave, opdracht evaluatie, leeswijzer en samenvatting van bevindingen (tezamen 7 pagina's) omvat de inhoudelijke evaluatie 15 pagina's. Voor een project van deze omvang en doorlooptijd is dit beknopt te noemen. Daarnaast kan de wijze waarop de evaluatie is geschreven zakelijk en to-the-point worden genoemd; er wordt geen aandacht besteed aan zaken die minder relevant zijn.

De evaluatie is in begrijpelijke taal geschreven en er komt weinig tot geen jargon in voor. Hoogstens enkele begrippen die niet exact worden toegelicht, maar waarbij men zich wel een voorstelling kan maken, zoals: modal split (de verhouding tussen verschillende vervoersmiddelen), first and last mile oplossingen (oplossingen voor voor- en natransport), parkeernormering (ontwerpnorm voor het aantal parkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld per huishouden, per oppervlakte-eenheid) en campusinrichting (waarmee wordt bedoeld op een bedrijfsverzamelgebied, waarbij enkele grotere organisaties centraal staan en daaromheen kleinere bedrijvigheid ontstaat). Met 'Financieringsfonds' (p.13, financiële tabel) wordt bedoeld op een inmiddels opgeheven regionaal fonds waar alle gemeenten in de regio aan bijdroegen ten behoeve van bovengemeentelijke / regionale ontwikkelingen – zoals de HOV2 – waarvan alle gemeenten direct of indirect profijt hebben.

Afkortingen worden over het algemeen pas gebruikt nadat ze een keer voluit zijn geschreven, op enkele afkortingen na, die verder niet worden toegelicht in de evaluatie: WCW (Winkelcentrum Woensel), DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem), BAPTS (Europese subsidie in het kader van Boosting Advanced Public Transport Systems), SPUK (Specifieke Uitkering Stimulering Sport).

#### 5.2.2 Aansluitend bij de informatiebehoefte van de raad

##### **Verwachting**

Verwacht mag worden dat de projectevaluatie minimaal de volgende informatie bevat om aan te sluiten bij de informatiebehoefte van de raad:

1. De informatie zoals in Hoofdstuk 4 'VOLLEDIGHEID VAN DE EVALUATIE' is aangegeven.
2. Een overzicht van de door de raad genomen besluiten, aangenomen amendementen en moties (eventueel ook toezeggingen door het college aan de raad), met beknopte inhoudelijke toelichting en hoe hieraan opvolging is gegeven, uitgezet in een tijdslijn.

De rekenkamercommissie neemt hierbij in ogenschouw dat een langlopend traject als de HOV2 (delen van) meerdere raadsperiodes beslaat (in dit geval 4: 2006-2010-2014-2018-2022) en dat niet als vanzelfsprekend kan worden aangenomen dat nieuwe raadsleden in een latere raadsperiode, weten wat er in het verleden is besloten en vastgelegd.

##### **Analyse**

Voorop staat dat in de evaluatie een heel aantal relevante zaken wordt genoemd, toegelicht en inzichtelijk gemaakt. Desalniettemin is er een aantal zaken die de evaluatie beter had kunnen laten aansluiten bij de informatiebehoefte van de raad (zoals die wordt ingeschat door de rekenkamercommissie).



Ad 1) Zoals aangegeven in Hoofdstuk 4 'VOLLEDIGHEID VAN DE EVALUATIE' van deze quickscan een aantal zaken die voor de volledigheid en ook inzichtelijkheid voor de gemeenteraad in de evaluatie mee hadden kunnen worden genomen óf indien wel al meegenomen in de evaluatie, dat iets uitgebreider / inzichtelijker had gekund. Samenvattend gaat het om:

- Totaaloverzicht van de oorspronkelijke scope (welke projecten exact te realiseren binnen HOV2 en de definitie ervan), incl. wijzigingen die hebben plaatsgevonden op die oorspronkelijke scope (de voornaamste zijn aangegeven in de evaluatie) met toelichting op de (mogelijke) effecten daarvan op de realisatie van de doelstellingen en financiën;
- Overzicht van álle doelen met concrete omschrijving, die aan het begin van de HOV2 zijn gesteld, incl. de mate waarin ze zijn gerealiseerd;
- De oorspronkelijke begroting en dekking ervan (zijn wel in de evaluatie opgenomen), met daarbij navolgbare wijzigingen met korte toelichting erop (deels wel opgenomen in de evaluatie, maar deels ook niet).

Ad 2) De in de evaluatie opgenomen tijdlijn geeft op hoofdlijnen een inzicht in de momenten die voor het project HOV2 van belang zijn geweest. De evaluatie zegt over raadsvoorstellen en besluiten het volgende: *"De feitelijke raadsvoorstellen en besluiten zijn voor de rekenkamer raadpleegbaar in het raadsinformatiesysteem."* Een korte inhoudelijke toelichting op de genomen besluiten / belangrijkste punten bij de tijdlijn (al dan niet in een aparte bijlage bij de evaluatie) kan nuttige informatie zijn voor de raad om het verloop goed te begrijpen, zonder alle documentatie met details op te hoeven zoeken.

### 5.2.3 Zelfstandig leesbaar

De evaluatie is voor het grootste deel zelfstandig leesbaar. Hierbij maakt de rekenkamercommissie de kanttekening dat een aantal passages in de evaluatie wel relevante vragen op kan roepen die niet nader worden beantwoord in de evaluatie zelf en waarvoor in sommige gevallen naar additionele stukken wordt verwezen. Het gaat om de volgende punten die reeds eerder in deze quickscan aan de orde zijn gekomen:

- Doelen en scope (evaluatie §1.2, p.8, §1.5 p.11 en §3.1, p.16)  
In de evaluatie wordt een samenvatting gegeven van de doelen en daarbij aangegeven dat de doelen voor HOV2 in verschillende documenten zijn opgenomen (*"De doelen zijn opgenomen in de relevante vigerende beleidsnotitieskaders"*). In de evaluatie wordt ook een aantal scopewijzigingen genoemd. De vragen die hierbij op kunnen komen zijn welke de exacte doelen van de HOV2 dan waren en wat de scope was. Verwezen wordt naar *"Het projectplan/de projectbeschrijving en de projectscope vormen de basis voor dit deel van de evaluatie."* Deze stukken zijn [apart; de informatie maakt geen deel uit van de evaluatie] aan de rekenkamer ter beschikking gesteld als onderlegger. p.8).  
(voor meer informatie; zie quickscan §4.2 'Analyse t.a.v. Volledigheid', §4.2.1.2 'Doelstellingen', p.14)
- Besluitenoverzicht (van in ieder geval raad, eventueel ook B&W) waarin besluiten over scope, doelstellingen en financiën overzichtelijk zijn benoemd, kort worden toegelicht en aan elkaar worden gerelateerd. (voor meer informatie; zie quickscan §5.2 'Analyse t.a.v. Inzichtelijkheid', 5.2.2 'Aansluitend bij de informatiebehoefte van de raad', p.19)
- Financiën (evaluatie §2.1, p.13)  
In de evaluatie wordt de stand van de financiën op de belangrijkste momenten in het project weergegeven, waarbij de wijzigingen voor een deel van de posten wordt toegelicht. Daarbij wordt vermeld: *"In de bijlage [een apart document] is op verzoek van de rekenkamercommissie een bestand opgenomen met de budgetwijzigingen voor het project HOV2"* (p.15). (voor meer informatie; zie quickscan §4.2 'Analyse t.a.v. Volledigheid', §4.2.3 'Financiële informatie', p.16)



## Bijlage 1: Verantwoording en bronnen

### Onderzoeksmethode

Dossierstudie staat centraal in de quickscan. Feiten uit de documentstudie worden met elkaar vergeleken ter validatie of om discrepanties op te sporen en om mogelijk nadere zoekrichtingen te vinden. Het voornemen is twee interviews te houden (ambtelijk en met de portefeuillehouder). De bevindingen uit deze interviews hebben het oogmerk om feiten uit de documentanalyse te valideren en om mogelijke discrepanties op te sporen voor nadere zoekrichtingen voor de quickscan. Zoals gebruikelijk bij rekenkameronderzoek worden de gesprekspunten van te voren toegestuurd aan de respondenten. Aangezien het een quickscan is en gezien de beperkte doorlooptijd zijn geen gespreksverslagen gemaakt die ter accordering zijn voorgelegd aan de respondenten en heeft ook geen feitelijk wederhoor plaatsgevonden. Bij reguliere rekenkameronderzoeken wordt dit gewoonlijk wel gedaan.

Voor deze quickscan is – gegeven het karakter van het onderzoek – een beperkt aantal interviews gehouden en zijn de volgende documenten geraadpleegd.

### Interviews

Voor dit onderzoek zijn twee gesprekken gehouden met de volgende personen:

- Ambtelijk gesprek
  - Dhr. P. van Ree (Programmableider = ambtelijk opdrachtgever)
  - Dhr. T. Schoester (Projectmanager)
  - Mevr. C. Bakker (Projectbeheerser (voorheen projectcontroller genaamd))
- Bestuurlijk gesprek
  - Mevr. M. List (Portefeuillehouder)

### Documenten

Voor de uitvoering van deze quickscan heeft de rekenkamercommissie van de ambtelijke organisatie ruim 130 stukken en enkele verwijzingen naar websites ontvangen. Deze stukken beslaan de periode 2008 – heden. Daarnaast heeft de rekenkamercommissie enkele stukken zelf betrokken uit openbare bronnen. Waar relevant als bronverwijzingen van bijvoorbeeld citaten, zijn deze als voetnoten in de quickscan opgenomen. De ontvangen stukken betreffen de volgende categorieën:

- Begrotingen 2009 t/m 2020
- Beleids- en strategiestukken m.b.t. (H)OV in Zuidoost Brabant en Eindhoven/Brainport
- Bestemmingsplannen aan de raad m.b.t. de HOV2 (diverse tracés)
- Jaarstukken 2008 t/m 2018
- MeerjarenInvesteringsProgramma's (2011 t/m 2016) / MeerJarenPlan Stedelijk (2017 t/m 2020)
- Mobiliteitsinformatie (trendstudies en websites, m.n. van de provincie)
- Projectdocumenten en -overeenkomsten m.b.t. de HOV2
- RaadsInformatieBrieven m.b.t. de HOV2
- Raadsvoorstellen m.b.t. de HOV2 (krediet-/dekkingsvoorstellen)
- Raadsvragen en antwoorden m.b.t. de HOV2
- Voorlopige en Definitieve Ontwerpvoorstellen aan de raad m.b.t. de HOV2 (diverse tracés)

