

## **HOV in Veldhoven:**

### **Goed op weg ??**

**Onderzoek van de rekenkamercommissie Veldhoven naar het proces om te komen tot een H.O.V.-lijn van Veldhoven naar Eindhoven.**

**Juli 2010**

**Rekenkamercommissie gemeente Veldhoven**

Drs. J.J.M. van den Heuvel,	voorzitter
Drs. M.A. Koster RA,	extern lid
Drs. J.G.W. Rooijakkers,	intern lid
Ing. J. Beitschat,	intern lid

---

J.M. van Berlo (secretaris) Postbus 10101, 5500 GA Veldhoven,  
Telefoon: 040-2839946/06-48176054, e-mail: [Hans.vanBerlo@veldhoven.nl](mailto:Hans.vanBerlo@veldhoven.nl)

## Inhoudsopgave

	Pag.
<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling en afbakening	7
1.3 Onderzoeksvragen	8
1.4 Toetsings- en normenkader	8
1.5 Uitvoering	9
<b>2. Bevindingen</b>	<b>11</b>
<b>3. Conclusies</b>	<b>18</b>
<b>4. Aanbevelingen</b>	<b>21</b>
<b>5. Bijlagen</b>	<b>23</b>
5.1 Bestuurlijke reactie college van burgemeester en wethouders en weerwoord rekenkamercommissie	24
5.2 Lijst van geïnterviewde personen	26
5.3 Overzicht van verstrekte kredieten	27
5.4 Brief Rekenkamercommissie n.a.v. behandeling in Raadsbijeenkomst van 8 september 2010.	30

# Samenvatting

## Inleiding.

Sedert 1999 is de gemeente Veldhoven bezig geweest met het realiseren van een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening naar het centrum van Eindhoven. Het realiseren van deze HOV-lijn vergde grote infrastructurele aanpassingen in de gemeente, de technische problemen met het voertuig zorgde voor een negatieve beeldvorming en bovendien is zowel bij de lokale politiek als bij de inwoners de indruk ontstaan dat het geheel tot een geldverslindend prestigeobject is geworden.

Met name deze beeldvorming heeft een stempel gedrukt op het gehele proces van realisering. Sommige zaken zijn daardoor een eigen leven gaan leiden en fictie en werkelijkheid zijn door elkaar gaan lopen.

Mede omdat daarom door zowel vertegenwoordigers van het bestuur als vanuit de burgerij als gedurende meerdere jaren is gevraagd, heeft de rekenkamercommissie besloten een onderzoek naar het proces van de realisering van de HOV-lijn in te stellen. Daarbij heeft zij zich beperkt tot dat deel van het proces, dat daadwerkelijk door Veldhoven kon worden beïnvloed. De realisering van een zeer innovatief voertuig en alle problemen daarom heen vormen geen onderdeel van het onderzoek, omdat die buiten de competentie van de rekenkamercommissie van Veldhoven liggen.

## Onderzoeksvragen.

*Vanuit de centrale onderzoeksvraag "Hoe is de beeldvorming tot stand gekomen, is deze voldoende helder geformuleerd, heeft de uitvoering conform die beeldvorming plaatsgevonden binnen de afgesproken financiële ruimte en hoe is hierover (ook tussentijds) met de raad gecommuniceerd" zijn de volgende onderzoeksvragen gedefinieerd:*

1. Hoe is de beeldvorming m.b.t. tot dit project tot stand gekomen ?
2. Zijn daarbij de uitgangspunten, te bereiken resultaten en financiële randvoorwaarden voldoende duidelijk en meetbaar geformuleerd ?
3. Is er tussentijds en bij afwijkingen helder met de gemeenteraad gecommuniceerd ?
4. Wat zijn de integrale kosten van het project tot nu toe en wat is er nog aan tegenvallers te verwachten ?
5. De infrastructuur is aangepast op basis technologisch hoogwaardig voertuig. Is er geen feitelijke discrepantie ontstaan tussen de investeringen daarvoor en de feitelijke situatie dat er gewoon een bus met chauffeur rijdt ?
6. Hoe zit het met de bezettingsgraad van de bussen in relatie tot eerdere aannames ?

## Conclusies.

Het onderzoek heeft geleid tot de volgende conclusies:

- a. Het gehele proces is sterk beheerst door beeldvorming, die niet strookt met de realiteit.
- b. De rekenkamercommissie is van mening, dat de beeldvorming voldoende SMART tot stand is gekomen. In raadsbesluit en projectovereenkomst zijn heldere, meetbare resultaten gedefinieerd en er is een monitoringsysteem vastgesteld om de feitelijke realisering van de aannames ook achteraf te kunnen meten.

- c. De rekenkamercommissie oordeelt positief over de gekozen structuur en de verdeling van verantwoordelijkheden. Er was vooraf een heldere taakverdeling met verantwoordelijkheden vastgelegd, waardoor geen competentieverschillen zijn ontstaan en er zijn per kwartaal goede voortgangsrapportages uitgebracht.
- d. De besluitvorming is niet onder druk van potentiële schadeclaims afgedwongen. Slechts bij de behandeling van het initiatiefvoorstel van de VSA-fractie over de tracékeuze 't Look en Zonderwijk is juridisch advies over de risico's van schadeclaims aan de orde geweest.
- e. De rekenkamercommissie is van mening, dat het college in zijn informatieplicht jegens de raad tekort is geschoten. Zo zijn de voortgangsrapportages van de stuurgroep niet aan de raad ter kennisname aangeboden, is de financiële eindafrekening van het H.O.V.-project nooit apart aan de raad voorgelegd en heeft er ook geen afzonderlijk informatietraject plaatsgevonden.
- f. De inspraak van de betrokken wijken had naar de mening van de rekenkamercommissie beter gekund. De gemeente had zich moeten realiseren, dat er dergelijk innovatief project en de ingrijpende voorzieningen die daarvoor noodzakelijk zijn, door inwoners/wijkbewoners als bedreigend kan worden ervaren en dat het daarom des te meer van belang is om een goed draagvlak voor de plannen te creëren. In dit geval had het de gemeente, gelet op het ingrijpen in de directe leefomgeving, niet misstaan om de burgers ruimhartig in het besluitvormingsproces te laten participeren.
- g. Ten aanzien van de herinrichting van de wijken 't Look en is de rekenkamercommissie van mening, dat de twee sporen van enerzijds de wijkverbetering en anderzijds de lijnvoering van de H.O.V.-lijn beter bij elkaar gebracht hadden kunnen worden. Door de ongelukkige communicatie met en participatie door de buurt, is er een situatie ontstaan waardoor er mogelijkheden onbenut zijn gebleven, zowel voor wat betreft de kwalitatieve invulling van de plannen als wel voor de optimale benutting van de subsidiegelden.
- h. De rekenkamercommissie komt tot de conclusie, dat het beeld dat de aanleg van de HOV-lijn in Veldhoven financieel een bodemloos vat zou zijn, onjuist is. Geconcludeerd kan worden, dat, ook rekening houdend met de niet gerealiseerde voorzieningen, ruimschoots binnen de financiële kaders is gebleven en dat de daarvoor te leveren prestaties zijn uitgevoerd.
- i. De allesomvattende vraag "Is er nu daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd in Veldhoven" wordt door de rekenkamercommissie bevestigend beantwoord. Alleen de rijtijden zijn niet volledig gerealiseerd kunnen worden. Dit is mede een gevolg van het feit, dat niet op alle plaatsen in het tracé de eerste prioriteit voor de HOV-lijn is gerealiseerd.
- j. De realisering van het eerste deel van het tracé (tot aan City-Centrum) is vrijwel probleemloos verlopen. De problemen zijn vooral ontstaan met betrekking tot de lus door de wijken 't Look en Zonderwijk.

## **Aanbevelingen.**

Bovenstaande conclusies hebben geleid tot de volgende aanbevelingen:

1. Geef als college, zeker bij dit soort projecten, een gedegen invulling aan de actieve informatieplicht. Wees als raad alert op deze informatieverstrekking en, mocht het college in gebreke blijven dit op eigen initiatief te doen, dwing dan de gewenste informatie af. Toon daarbij als raad gerust een proactieve houding.
2. Hou bij grootschalige innovatieve projecten rekening met de daar onvermijdelijk bij horende onzekerheid, en maak een planning hoe deze onzekerheid moet worden gemanaged. Bouw in deze planning vaste momenten van terugkoppeling met de gemeenteraad in. om de klokken weer gelijk te zetten en de verwachtingen en uitgangspunten waar nodig bij te stellen.
3. Op meerdere punten is de realisering van de H.O.V.-lijn succesvol verlopen. Communiceer, ook tussentijds, nadrukkelijk over deze successen en draag er daardoor positief aan bij een correcte beeldvorming te bewerkstelligen.
4. Maak een helder onderscheid tussen informeren van en participeren door de burgers. Zorg voor wat betreft het informeren voor een adequate informatieverstrekking, maar klop de verwachtingen niet te hoog op. Straal dus wel de nodige ambitie uit, maar blijf daarbij wel met beide benen op de grond, blijf realistisch. Stel daarvoor een goed doordacht communicatieplan vast
5. Pas voor wat betreft het participeren bij dit soort projecten altijd de nota Burgerparticipatie toe. Zonder draagvlak bij de bevolking roept dit soort projecten veel verzet op, waardoor realisatie wellicht onmogelijk maar minstens sterk vertraagd wordt.
6. Wees voortdurend alert op de mogelijkheden om zaken integraal aan te pakken. Gebruik de kansen die zich voordoen teneinde een win-win-situatie te creëren.
7. Het beleid in dit project is helder en in veel gevallen meetbaar geformuleerd. De daarbij gekozen rolverdeling en het goede vastleggen van ieders verantwoordelijkheden in dit proces is als positief ervaren. Trek deze lijn door naar andere grootschalige projecten, zeker wanneer daar meerdere partijen bij betrokken zijn. Leg ieders verantwoordelijkheden nauwkeurig vast en bewaak deze gedurende het gehele proces.

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Zoals in het Onderzoeksplan reeds is aangegeven, heeft de realisering van een Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn met behulp van de zeer geavanceerde Phileasbussen –de zogenaamde metro op luchtbanden- vanaf het begin de gemoederen in Veldhoven sterk bezig gehouden. Het startpunt van dit proces ligt in een raadsbesluit van 1999, waarbij de projectovereenkomst werd vastgesteld.

Het realiseren van deze HOV-lijn vergde grote infrastructurele aanpassingen in de gemeente, de technische problemen met het voertuig zorgde voor een negatieve beeldvorming en bovendien is zowel bij de lokale politiek als bij de inwoners de indruk ontstaan dat het geheel tot een geldverslindend prestigeobject is geworden.

Al enkele jaren op rij is zowel door verschillende fractievoorzitters als vanuit de burgerij gevraagd om een rekenkameronderzoek naar dit project. Het probleem is echter, dat de rekenkamercommissie uitsluitend bevoegd is binnen de gemeente Veldhoven terwijl de realisering van een HOV-lijn met behulp van geavanceerde Phileasbussen een project van het SRE betreft en binnen die organisatie heeft de rekenkamercommissie van Veldhoven geen bevoegdheden.

De rekenkamercommissie heeft zich vervolgens georiënteerd op de mogelijkheden die zij wél heeft. Uit deze oriëntatie is gebleken, dat het proces uit twee onderdelen bestaat, te weten:

- het ontwikkelen van het voertuig
- de tracékeuze van de lijn(en) en de daarmee gepaard gaande infrastructurele aanpassingen.

Het eerste onderdeel behoort tot de competentie van de SRE en, behoudens een financiële startbijdrage, is de gemeente Veldhoven daarbij niet inhoudelijk en financieel betrokken en heeft daarop dan ook geen formele invloed.

Anders ligt het voor de tracékeuze en de daarmee gepaard gaande aanpassingen aan de infrastructuur van de gemeente. Daarin heeft de gemeente wel een wezenlijke invloed. De rekenkamercommissie is daarop tot de conclusie gekomen, dat een onderzoek naar dit onderdeel van het proces volledig tot de competentie van de rekenkamercommissie behoort en heeft dan ook besloten daarnaar een onderzoek in te stellen.

## 1.2 Doelstelling en afbakening

De doelstelling van dit onderzoek is:

*"het verkrijgen van inzicht in de wijze waarop vooraf de doelstellingen en randvoorwaarden, ook financieel, zijn bepaald, of de uitvoering conform deze randvoorwaarden en doelstellingen heeft plaatsgevonden en de wijze waarop hierover met de gemeenteraad is gecommuniceerd".*

Daarbij heeft het onderzoek zich met name gericht op de tracékeuze en de daarmee gepaard gaande infrastructurele voorzieningen. Dit, omdat er op dat punt de nodige invloed en betrokkenheid bij de gemeente is, zij het dat e.e.a. wel steeds in overleg met het SRE en de Vervoersmaatschappij is gebeurd.

Het was belangrijk om middels dit onderzoek vast te stellen of bij de start van het project de te bereiken doelen, de kaders waarbinnen dit moest plaatsvinden en de daarmee

gepaard gaande financiële lasten, voldoende helder en meetbaar waren geformuleerd. Met andere woorden, heeft de gemeenteraad bij de besluitvorming over de projectovereenkomst een helder beeld voor ogen gehad/gekregen.

Opvolgend is onderzocht of de uitvoering conform die uitgangspunten heeft plaatsgevonden en of daarbij binnen de financiële speelruimte is gebleven.

En de derde belangrijke pijler onder dit onderzoek was de communicatie die over dit onderwerp met de raad heeft plaatsgevonden. Immers een adequate informatievoorziening over een dergelijk majeur plan is essentieel voor de besluitvormingsprocessen van de raad.

Qua afbakening heeft het onderzoek zich beperkt tot dat deel van het project waar de gemeente Veldhoven zeggenschap heeft (gehad). Met name betreft dit de tracékeuze en de infrastructurele aanpassingen die daarmee gepaard zijn gegaan.

In tijd is geen afbakening gehanteerd maar heeft het onderzoek zich gericht op de volledige looptijd van het project te weten van de projectovereenkomst van 1999 tot en met de voorlopige financiële afrekening in 2008. Daarbij is ook de aanloop naar de projectovereenkomst van 1999 in het onderzoek betrokken.

### **1.3 Onderzoeksvragen**

Voor dit onderzoek is in het Onderzoeksplan de centrale vraagstelling als volgt worden geformuleerd:

*"Hoe is de beleidsvorming tot stand gekomen, is deze voldoende helder geformuleerd, heeft de uitvoering conform die beleidsvorming plaatsgevonden binnen de afgesproken financiële ruimte en hoe is hierover (ook tussentijds) met de raad gecommuniceerd".*

Uit deze centrale vraagstelling zijn de volgende onderzoeksvragen afgeleid:

- 1.3.1 Hoe is de beleidsvorming m.b.t. tot dit project tot stand gekomen?
- 1.3.2 Zijn daarbij de uitgangspunten, te bereiken resultaten en financiële randvoorwaarden voldoende duidelijk en meetbaar geformuleerd?
- 1.3.3 Is er tussentijds en bij afwijkingen helder met de gemeenteraad gecommuniceerd?
- 1.3.4 Wat zijn de integrale kosten van het project tot nu toe en wat is er nog aan te verwachten?
- 1.3.5 De infrastructuur is aangepast op basis technologisch hoogwaardig voertuig. Is er geen feitelijke discrepantie ontstaan tussen de investeringen daarvoor en de feitelijke situatie dat er gewoon een bus met chauffeur rijdt?
- 1.3.6 Hoe zit het met de bezettingsgraad van de bussen in relatie tot eerdere aannames?

### **1.4 Toetsings- en normenkader**

Een toetsings- en normenkader kan, als gevolg van het unieke, experimentele en innovatieve karakter van dit proces, niet worden afgeleid uit vergelijkbare processen elders. Als gevolg daarvan zal het hierna opgenomen toetsings- en normenkader een meer algemene formulering dragen.



Met betrekking tot de onderzoeksvragen 1 en 2 geldt als toetsingskader het zogenaamde SMART-principe, met andere woorden is de beleidsvorming conform die principes tot stand gekomen. Voor alle duidelijkheid sommen wij de SMART-principes nog even voor u op:

S = Specifiek

M = Meetbaar

A = Acceptabel

R = Realistisch

T = Tijdgebonden.

Daarnaast spelen transparantie en duidelijkheid een rol bij de beoordeling van het besluitvormingsproces.

Op de tweede plaats wordt als toetsingskader de definitie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer gehanteerd. Immers, de HOV-lijn dient zich duidelijk te onderscheiden van het reguliere openbaar vervoer. Voor de kwalificatie "hoogwaardig" zijn de volgende elementen van belang:

- Doorstroming
- Regelmaat
- Stiptheid
- Innovatie

Deze toetsingsnorm heeft voornamelijk betrekking op de onderzoeksvragen 2, 5 en 6.

Bij dergelijke majeure projecten die belangrijke ingrepen in de leefomgeving veroorzaken en daarnaast grote financiële inbreng vergen, is het van belang, dat bijzondere aandacht wordt besteed aan de communicatie, zowel naar de raad toe als naar de burgers. Als toetsingsnorm voor de communicatie geldt, dat deze volledig, correct en tijdig dient te zijn.

Daarnaast is het vanwege de ingrijpende infrastructurele maatregelen, die getroffen moeten worden, van groot belang, dat belanghebbende inwoners in een vroegtijdig stadium inbreng kunnen hebben in dit proces. Toetsingsnorm zal daarom zijn of de inwoners op een moment in dit proces zijn betrokken, dat nog daadwerkelijk in het besluitvormingsproces geparticipeerd kon worden, of dat er slechts sprake was van een "tell en sell"-overleg.

Voor wat betreft de financiële kaders van het project geldt als toetsingsnorm de totaliteit van de beschikbaar gestelde kredieten, uiteraard in relatie gezien met de daarvoor te leveren prestaties. Deze toetsingsnorm heeft betrekking op onderzoeksvraag 4.

Tenslotte gaat de rekenkamercommissie er van uit, dat, vanwege het unieke en experimentele karakter van dit proces, in vrijwel alle gevallen met aannames en inschattingen moet worden gewerkt; vergelijkings- en ervaringscijfers zijn immers niet beschikbaar. Wel is van belang, dat de aannames een gedegen, realistische onderbouwing kennen, en dat deze zoveel mogelijk meetbaar en controleerbaar zijn geformuleerd. Waar mogelijk is in het onderzoek ook getoetst in hoeverre de aannames en inschattingen in werkelijkheid zijn geëffectueerd. Deze toetsingsnorm kan worden samengevat in de vraag "Is er daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd?"

## 1.5 Uitvoering

Bij het onderzoek is gebruik worden gemaakt van de volgende technieken:

- Dossierstudie/documentenanalyse

- Financiële analyse
- Interviews

Ten aanzien van de verschillende fasen in het onderzoek werd de volgende aanpak worden gehanteerd:

#### *1. Dossieronderzoek/documentenanalyse naar vastlegging beleidsuitgangspunten*

Aan de hand van dossieronderzoek is vastgesteld welke beleidsuitgangspunten door de gemeenteraad van Veldhoven zijn vastgelegd in de diverse raadsbesluiten met betrekking tot de HOV-lijn/Phileasproject. Tevens heeft de rekenkamercommissie zich een oordeel trachten te vormen over de meetbaarheid en controleerbaarheid van deze beleidsuitgangspunten en de eventuele hiaten daarin. Als aanvulling op het dossieronderzoek zijn interviews gehouden met betrokken ambtenaren, bestuurders en andere uitvoerenden.

#### *2. Onderzoek naar realisering beleidsuitgangspunten*

Daarnaast heeft de rekenkamercommissie onderzocht in hoeverre de door de raad vastgestelde beleidsuitgangspunten zijn gerealiseerd. Naast uiteraard het dossieronderzoek zijn deze gegevens vooral uit interviews gekomen. Van de interviews zijn verslagen gemaakt, die door de geïnterviewden zijn geaccordeerd.

#### *3. Financiële analyses*

Financiële analyses hebben plaatsgevonden aan de hand van de Jaarrekening, de Tussenrapportages, de (Meerjaren)begrotingen en de voorlopige financiële eindafrekening. Aan de hand daarvan heeft de rekenkamercommissie nagegaan of bij de uitvoering binnen de financieel toegestane kaders is gebleven en of er wellicht nog financiële tegenvallers te verwachten zijn.

#### *4. Interviews*

Als aanvulling op het dossieronderzoek alsmede ter verifiëring en interpretatie van de daaruit voortvloeiende bevindingen, zijn verschillende interviews gehouden met betrokken ambtenaren, bestuurders en andere uitvoerenden. Voor een overzicht van de geïnterviewde personen wordt verwezen naar **bijlage 5.2**

## 2. Bevindingen

Het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-lijn is zowel politiek als financieel gezien een majeur project. Daarnaast grijpen de infrastructurele aanpassingen/voorzieningen soms diep in in wijken en straten.

In dit hoofdstuk worden de bevindingen van het onderzoek weergegeven. Dit houdt in dat uitsluitend de feitelijke constatering die de rekenkamercommissie heeft gedaan in dit hoofdstuk aan de orde zullen komen. Enerzijds betreffen dit de feitelijke gegevens uit de dossieronderzoeken, anderzijds betreft dit informatie, zoals deze is vergaard uit de gehouden interviews. Waar wenselijk zal kort naar deze informatie worden verwezen.

Er wordt dus nog geen waardeoordeel uitgesproken. De conclusies die uit de bevindingen van dit hoofdstuk worden getrokken zijn neergelegd in hoofdstuk 3 van dit rapport. In hoofdstuk 4 zal de rekenkamercommissie vervolgens een aantal aanbevelingen doen, die tot een verdere verbetering van dit soort processen alsmede de controle daarop kan leiden.

Voorafgaande aan de specifieke bevindingen, wil de rekenkamercommissie opmerken, dat tijdens het onderzoek is gebleken, dat het gehele proces rondom de H.O.V.-lijn te maken heeft gehad met diverse soorten van beeldvorming, die niet op feiten zijn gebaseerd. De gevoelsmatige aspecten hebben op sommige onderdelen van het proces grote invloed gehad en dit heeft er toe geleid, dat de doorlooptijd van het proces verlengd werd. Bij de hierna volgende specifieke bevindingen, zal op een aantal plaatsen met voorbeelden worden ingegaan op die foutieve beeldvorming.

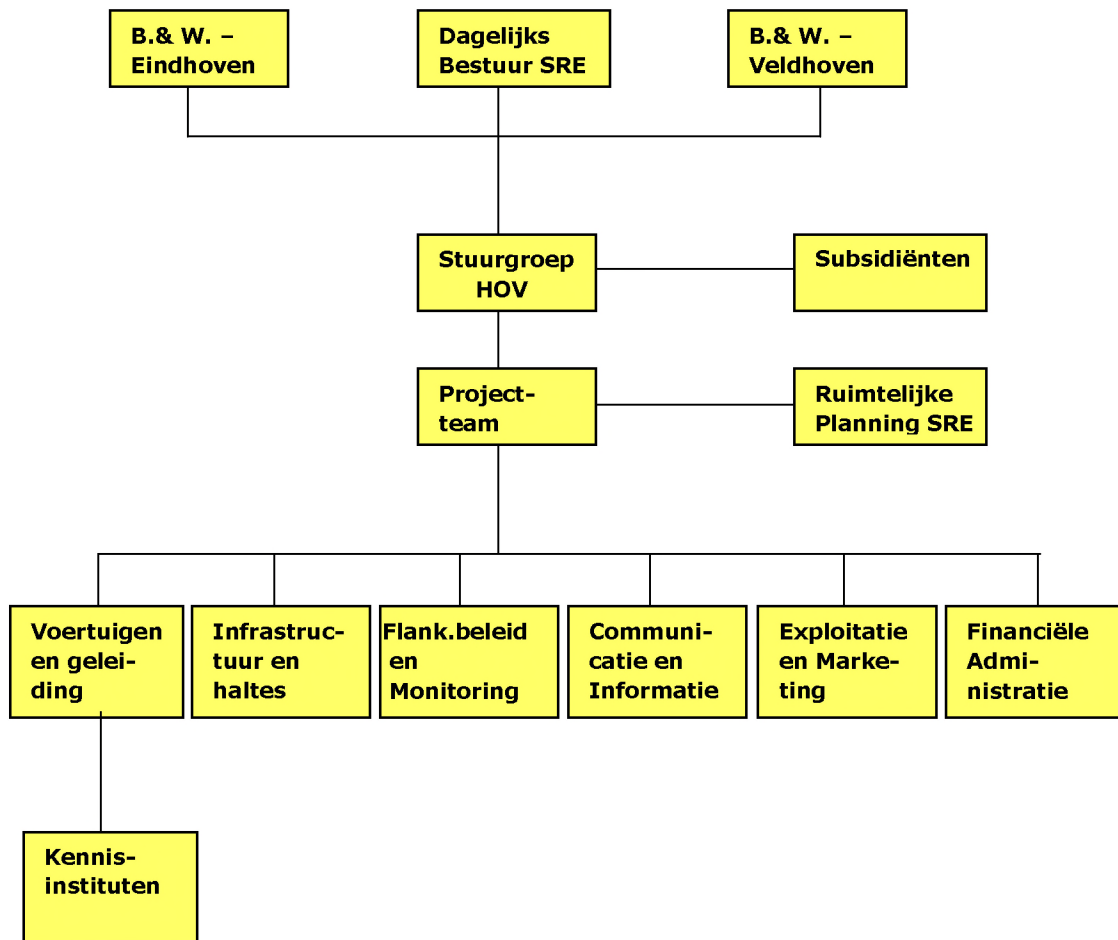
In de hierna volgende specifieke bevindingen zal een en ander nog nader aan de orde komen. De bevindingen zijn in grote lijnen gerubriceerd conform de onderzoeksvragen, zoals die in het onderzoeksplan zijn opgenomen.

### a. Beleidsvorming en structuur:

*Noot: Hoewel niet expliciet in de onderzoeksvragen opgenomen, zijn bij het onderdeel beleidsvorming, (mede vanwege meerdere betrokken partijen,) de organisatiestructuur en de toedeling van verantwoordelijkheden in het onderzoek betrokken.*

- Bij raadsbesluit van 14 december 1999 heeft de raad ingestemd met de projectovereenkomst Hoogwaardig Openbaar Vervoer. De raad heeft daarbij een voorbehoud gemaakt met betrekking tot de tracégedeelte in Zonderwijk en 't Look. Deze projectovereenkomst had een looptijd tot 1 juni 2006. De verlenging van deze termijn is niet door de raad maar door het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 26 september 2006 vastgesteld.
- Ten behoeve van het realiseren van de H.O.V.-lijn is een projectorganisatie opgetuigd. Deze ziet er als volgt uit:

## Organogram Projectorganisatie HOV-lijn.



- De volgende partijen zijn bij het proces betrokken:
  - Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
  - Gemeente Eindhoven
  - Gemeente Veldhoven
  - Leverancier van de bussen
  - Exploitant van de buslijnen.

De verantwoordelijkheden van deze partijen m.b.t. de diverse onderdelen van het project zijn als volgt vastgelegd:

Activiteit	SRE	Eindhoven Veldhoven	Leve- Rancier	Exploitant
Ontwikkelen HOV-concept	X	O	--	--
Ontwikkelen voertuigen	--	--	X	O
Bouw voertuigen	--	--	X	O
Ontwikkelen geleidingssysteem	--	--	X	O
Aanleg geleidingssysteem	--	--	X	O
Aanleg infrastructuur	--	X	--	O
Aanleg halteplaatsen	O	X	O	O
Aanleg verkeersreginstallaties	--	X	--	O
Passagiersinformatiesysteem (voertuig)	--	--	X	O
Passagiersinformatiesysteem (halte)	--	X	--	O
Elektronisch betalingssysteem	--	--	O	X
Installatie centrale regelkamer	--	--	O	X
Vorbereiding flankerend beleid	O	X	--	--
Uitvoering flankerend beleid	O	X	--	--
Kennisoverdracht	O	--	X	--
Informatie (potentiële) reizigers	O	--	--	X
Informatie publiek (algemeen)	X	--	--	O
Informatie andere belangstellenden	X	--	--	O
HOV-marketing activiteiten	O	--	--	X
Monitoring flankerend beleid	X	O	--	--
Monitoring demonstratieproject	X	--	--	O
Exploitatie demonstratieproject	X	--	--	O
Aanpassing overige dienstregelingen	X	--	--	O
Draaiboek en voortgangsrapportage	X	O	O	O
Budgetbewaking	X	O	--	--
Kwaliteitsbewaking	X	--	O	--
Coördinatie, integratie en afstemming	X	O	O	O

<b>X</b>	Primair verantwoordelijk.	<b>O</b>	Levert bijdrage	<b>--</b>	Geen verantwoordelijkheid/ betrokkenheid
----------	---------------------------	----------	-----------------	-----------	--

Deze rolverdeling is helder en leidt niet tot misverstanden. Voor elk onderdeel is de verantwoordelijkheid op een heldere manier vastgelegd, waardoor daarover gaande het traject geen misverstanden zijn ontstaan.

- Uit de interviews is gebleken dat bij alle partijen tevredenheid heerst over de gekozen structuur en de samenwerking in stuurgroep en werkgroepen. Er is steeds gehandeld met respect voor de diverse standpunten en partijen hebben ervaren dat met de inbreng serieus werd omgegaan. Daardoor is er weinig "ruis" ontstaan.
- Er is een beeld ontstaan, dat besluitvorming in dit proces regelmatig werd afgedwongen met een verwijzing naar mogelijke schadeclaims en forse boetes. Ook hier is sprake van beeldvorming, die niet strookt met de realiteit. Er zijn geen boetebepalingen aangetroffen in de geraadpleegde stukken. Wel is het zo, dat een groot subsidiebedrag werd verstrekt op basis van een uitvoeringsplan. Bij het niet realiseren van bepaalde onderdelen zou het subsidiebedrag worden verminderd dan wel ingetrokken. In de notulen van de raadsvergaderingen is in de periode 2000 – 2010 slechts één keer een mogelijke aansprakelijkheidsclaim aan de orde geweest, namelijk bij de behandeling van het initiatiefvoorstel van VSA in de raadsvergadering van 15 oktober 2002 waarbij een mogelijke schadeclaim expliciet besproken is. Bij de commissiebehandeling achtte de raad zich onvoldoende deskundig om de juridische consequenties te kunnen doorgronden en heeft het college verzocht om ter zake juridisch advies in te winnen. Het college heeft daartoe Advocaten AKD Prinsen Van Wijmen ingeschakeld, die in hun advies van 27 september 2002 tot de conclusie kwamen, dat de gemeente Veldhoven een reëel risico liep op forse schadeclaims bij het niet nakomen van contractuele verplichtingen. Mede om die risico's is het voorstel van VSA toen verworpen.
- Uit de interviews is ook gebleken, dat de dreigende gemeentelijke herindeling in dit proces een rol heeft gespeeld. De gemeente Veldhoven wilde onomstotelijk bewijzen, dat zij in staat was om regionaal samen te werken, ook als deze samenwerking gewenst was om majeure, bovengemeentelijke projecten te realiseren.

#### b. Uitgangspunten, te bereiken resultaten en randvoorwaarden versus realisatie.

- Er is vooraf een groot aantal uitgangspunten geformuleerd, die enerzijds betrekking hadden op de technologische eisen ten aanzien van het voertuig en de halte-informatie, anderzijds op de frequentie, reistijden en passagiers. Tevens zijn duidelijke afspraken vastgelegd met betrekking tot de monitoring van een en ander. Op grond van dit monitoringsysteem zijn onderstaande cijfers tot stand gekomen. Aangezien de ontwikkeling van het voertuig buiten de reikwijdte van dit onderzoek valt, heeft de vergelijking zich hier beperkt tot de frequentie, de reistijden en de aantallen passagiers, omdat deze gegevens indicatoren zijn over het al dan niet geslaagd zijn van dit project. Daarnaast is nog een bevinding opgenomen met betrekking tot de informatiesystemen bij de haltes, omdat dit ook behoort tot de infrastructurele voorzieningen ten behoeve van dit project.
- Er is in het gehele proces nooit sprake geweest van het rijden van de Phileasbus zonder chauffeur, wel is aangegeven, dat dat technisch zou kunnen. Toch heeft bij veel mensen het beeld post gevat dat de bus wél zonder chauffeur zou rijden. Dit zou dan ook nog gebeuren met een hoge snelheid, dwars door wijken, die door betonnen banen in tweeën waren gedeeld.

- Ten aanzien van de frequentie kan de volgende vergelijking worden gegeven:

<b>Lijn</b>	<b>Doelstelling/Prognose voor 2010</b>	<b>Realisatie 2010</b>
<i>Lijn 401</i>	<i>10-minutendienst</i>	<i>10-minutendienst</i>
<i>Lijn 402</i>	<i>10-minutendienst</i>	<i>15-minutendienst <sup>1</sup></i>
<i>Lijn 18</i>	<i>-----</i>	<i>15 minutendienst</i>

De frequentie bij lijn 401 is dus conform de uitgangspunten, bij lijn 402 is dit in principe niet het geval, echter ter ontsluiting van de wijken Waterrijk en de Kelen is een nieuwe lijn 18 geïntroduceerd, die op het traject Neckerspoel – De Polders parallel rijdt aan het tracé van lijn 402. Feitelijk is op dit gedeelte dus een 7,5-minutendienst gerealiseerd.

- Ook ten aanzien van de rijtijden heeft monitoring plaatsgevonden, die het volgende beeld oplevert:

<b>Route</b>	<b>Prognose rijtijd in minuten</b>	<b>Realisatie rijtijd in minuten (Daluren)</b>	<b>Realisatie rijtijd in minuten (Spits)</b>
<i>Lijn 401 Heen</i>	<i>19 min.</i>	<i>21 min.</i>	<i>23 min.</i>
<i>Lijn 401 Terug</i>	<i>20 min.</i>	<i>21 min.</i>	<i>23 min.</i>
<i>Lijn 402 Heen</i>	<i>25 min.</i>	<i>27 min.</i>	<i>30 min.</i>
<i>Lijn 402 Terug</i>	<i>26 min.</i>	<i>31 min.</i>	<i>34 min.</i>

Hieruit blijkt, dat de beoogde rijtijden in de praktijk niet gerealiseerd zijn. Als oorzaken daarvan worden opgegeven:

- uitgangspunt was, dat de Phileasbus op alle kruisingen absolute prioriteit zou krijgen, dat is niet overal gerealiseerd;
  - de halteringstijd bleek in de praktijk langer dan vooraf was aangenomen.
- Voor wat betreft de reizigersaantallen zijn, omgerekend naar de bezetting op het drukste punt, de volgende aantallen gerealiseerd:

<b>Lijn</b>	<b>Prognose passagiers</b>	<b>Realisatie passagiers</b>
<i>Lijn 401</i>	<i>4.773</i>	<i>5.606</i>
<i>Lijn 402</i>	<i>4.042</i>	<i>3.652</i>
<i>Lijn 18</i>	<i>----</i>	<i>1.699</i>

Hieruit blijkt, dat de prognoses van lijn 401 ruimschoots zijn gehaald. Daarbij dient echter te worden opgemerkt, dat dit mede verband houdt met de ontwikkelingen van Eindhoven Airport.

<sup>1</sup> In de spitsuren (7.00 – 9.00 uur en van 17.00 – 18.30 uur) is wel een 10-minutendienst gerealiseerd

De prognose van lijn 402 sec is niet gehaald, doch in combinatie met lijn 18 is ook op deze route de prognose ruimschoots overtroffen.

- Het halte-informatiesysteem werkt goed. Echter ook hier is weer beeldvorming ontstaan als gevolg van de problemen met het voertuig. Het informatiesysteem is gebaseerd op GPS-technologie, die berekent, dat een bus bv. over 2 minuten de halte zal bereiken. Als de bus echter vanwege defecten stil bleef staan, bleef het informatiesysteem aangegeven, dat de bus over 2 minuten zou arriveren, terwijl er in feite helemaal geen bus kwam. Daardoor ontstond bij wachtende passagiers de indruk, dat het informatiesysteem zelf niet functioneerde.

### c. Communicatie

#### Extern:

- Vastgesteld is kunnen worden dat de aanleg van de HOV-lijn tot aan de lus door de wijken 't Look en Zonderwijk weinig tot geen weerstand heeft opgeroepen. Voor een belangrijk deel was dat het gevolg van het feit dat voor een groot gedeelte al een vrije busbaan was aangelegd.
- In de wijken 't Look en Zonderwijk heeft de aanleg van de HOV-lijn wel grote weerstanden opgeroepen. Er zijn werkgroepen in het leven geroepen om de buurtbelangen te behartigen en er zijn procedures gevoerd tot aan de Hoge Raad toe.
- Tenslotte mag in deze paragraaf niet onvermeld blijven dat bij inwoners van met name Zonderwijk en 't Look het gevoel is ontstaan, dat de wijk volledig op de schop moest vanwege de HOV-lijn, terwijl is gebleken, dat de wijkverbeteringsplannen al dateerden van voor de plannen voor de HOV-lijn en dat deze wijkverbetering dankzij de HOV-lijn naar voren gehaald had kunnen worden en een niet onaanzienlijke financiële bijdrage vanuit de HOV-gelden zou hebben opgeleverd.
- Uit de interviews is gebleken, dat met betrekking tot inspraak van de bevolking in het kader van de wijkverbetering de reguliere inspraakprocedures conform de Wet Ruimtelijke Ordening zijn gehanteerd.

#### Intern:

- Door de stuurgroep HOV-lijn van het SRE zijn gedurende de looptijd van het proces elk kwartaal voortgangsrapportages uitgebracht. Deze zijn wel behandeld in het college van burgemeester en wethouders, maar zijn nooit ter kennisname aan de raad voorgelegd.
- Voor zover door de rekenkamercommissie kon worden nagegaan, is alleen bij de behandeling van specifieke raadsvoorstellen en –besluit informatie verstrekt over het proces. Tussentijds heeft geen afzonderlijke informatie aan de raad plaatsgevonden

### d. Kosten

- In de loop der jaren zijn op verschillende momenten door de gemeenteraad van Veldhoven kredieten ten behoeve van dit project beschikbaar gesteld. Een overzicht daarvan treft u aan in bijlage 5.3.



- Daarbij is het beeld ontstaan van een geldverslindend project, waar steeds opnieuw miljoenen in gepompt zouden zijn geworden. Ook hiervan is uit het rekenkameronderzoek niet gebleken, integendeel zelfs.
- Op basis van de voorlopige financiële eindafrekening, kan het volgende overzicht worden verstrekt van de kosten van het project, die ten laste van de gemeente Veldhoven zijn gekomen.

Omschrijving	Baten	Lasten
Totaal externe kosten (incl. voertuig)		<b>7.679.300</b>
Toegerekende interne kosten (uren)		<b>455.000</b>
<b>Totale lasten</b>		<b>8.134.300</b>
Rijkssubsidie	<b>3.648.378</b>	
GDU-subsidie Heemweg	<b>2.497.755</b>	
GDU-subsidie LUS	<b>341.305</b>	
Bijdrage Financieringsschap	<b>481.962</b>	
<b>Totaal baten</b>		<b>6.969.400</b>
<b>Ten laste van de gemeente Veldhoven</b>		<b>1.164.900</b>
<b>Reeds onttrokken uit Fonds Bovenwijkse Voorzieningen</b>		<b>4.182.039</b>
<b>Terug te storten in Fonds Bovenwijkse Voorzieningen</b>		<b>3.017.139</b>

Daarbij wordt aangetekend, dat de infrastructurele werkzaamheden aan het HOV-tracé gedeelte Heemweg-Bossebaan-Sterrenlaan **niet** zijn uitgevoerd, omdat het vigerende bestemmingsplan de aanpassingen niet toeliet. Hierdoor is een post minderwerk ontstaan van € 1.152.456

#### e. Discrepantie investeringen infrastructuur versus innovatieve karakter bus.

Gebleken is, dat de ontwikkeling van het voertuig niet geheel aan de verwachtingen heeft voldaan, mogelijk ook niet daaraan kon voldoen, gezien het hoge ambitieniveau. De rekenkamercommissie heeft zich daarom afgevraagd, of er geen discrepantie is ontstaan tussen dure infrastructurele voorzieningen ten behoeve van een technologisch hoogstaand voertuig, dat niet geheel conform de uitgangspunten is ontwikkeld.

Uit diverse gesprekken is gebleken dat dit nauwelijks het geval is geweest. De informatievoorziening bij de haltes werkt naar behoren, de hoogte van de perrons is zodanig, dat ook rolstoelgebruikers eenvoudig kunnen instappen. De enige voorziening waarvan vooralsnog geen gebruik wordt gemaakt is het geleid halteren.

### 3 Conclusies

In dit hoofdstuk legt de rekenkamercommissie haar waardeoordeel vast met betrekking tot de bevindingen, die zij tijdens het onderzoek heeft gedaan. Daarbij wil de rekenkamercommissie vooraf het volgende opmerken.

Er is hier sprake van een uniek, innovatief project. Inherent aan een dergelijk innovatief project is de onzekerheid over de haalbaarheid van de uitgangspunten en over de wijze waarop deze onzekerheid kan worden gemanaged.

Bovendien is men voor dergelijke majeure projecten afhankelijk van forse subsidiestromen, die alleen dan maar kunnen worden verkregen als het innovatieve gehalte hoog genoeg is. In de presentaties naar de subsidiegevers toe moet daarom de innovatie sterk benadrukt en gepromoot worden.

Onderstaand zullen wat meer specifieke conclusies worden getrokken, waarbij we zoveel mogelijk aangesloten hebben bij de eerder geformuleerde onderzoeksvragen.

#### a. Algemeen

1. Geconcludeerd moet worden dat het gehele proces sterk is beheerst door beeldvorming, die niet strookt met de realiteit. En als zo'n verkeerd beeld zich eenmaal heeft gevormd, is het erg lastig om dat nog te doorbreken, dat heeft de praktijk ook wel aangetoond. De rekenkamercommissie is de mening toegedaan, dat deze verkeerde beeldvorming tot een langere doorlooptijd van het project heeft geleid en dat bovendien sommige zaken niet zijn gerealiseerd. Naar de mening van de rekenkamercommissie zijn daardoor kansen gemist en financiële mogelijkheden onbenut gebleven. Wij komen daar verderop in onze conclusies nog op terug.

#### b. Beleidsvorming/uitgangspunten/structuur.

1. De rekenkamercommissie is van mening, dat de beleidsvorming voldoende SMART tot stand is gekomen. Er zijn heldere, meetbare resultaten gedefinieerd (zoals o.a. frequenties, rijtijden, bezettingsgraad etc.). Een en ander is helder vastgelegd in een projectovereenkomst en er is een monitoringsysteem vastgesteld om de feitelijke realisering van de aannames ook achteraf te kunnen meten.
2. De rekenkamercommissie oordeelt positief over de gekozen structuur en de verdeling van verantwoordelijkheden. De gekozen werkvorm heeft weinig "ruis" opgeleverd, er was vooraf een heldere taakverdeling met verantwoordelijkheden vastgelegd, waardoor geen competentieverschillen zijn ontstaan en zijn per kwartaal goede voortgangsrapportages uitgebracht.
3. De rekenkamercommissie concludeert verder, dat het een onjuiste opvatting is, dat de besluitvorming regelmatig onder druk van potentiële schadeclaims zou zijn afgedwongen. Slechts bij de behandeling van het initiatiefvoorstel van de VSA-fractie over de tracékeuze 't Look en Zonderwijk is een op verzoek van de commissie ingewonnen juridisch advies over de risico's van schadeclaims aan de orde geweest. Vanwege het door AKD Prinsen Van Wijnen, Advocaten ingeschatte hoge risico, werd het initiatiefvoorstel verworpen.

#### c. Communicatie:

1. De rekenkamercommissie is van mening, dat het college in zijn informatieplicht jegens de raad tekort is geschoten. Zo zijn de voortgangsrapportages van de stuurgroep niet aan de raad ter kennisname aangeboden en heeft er ook geen afzonderlijk informatietraject plaatsgevonden. Juist het sterk innovatieve karakter van het project, met de nodige onzekerheden en de grote infrastructurele impact voor de gemeente en haar inwoners, had een actiever informatietraject gerechtvaardigd. Daarmee is niet voldoen aan de toetsingscriteria tijdigheid en volledigheid. Dit is het college des te meer aan te rekenen, omdat vanuit de stuurgroep per kwartaal uitvoerige voortgangsrapportages zijn uitgebracht, die door het college echter nooit ter kennis van de raad zijn gebracht.
2. Bij de communicatie met de burgers kan onderscheid worden gemaakt in informatie en participatie. Bij informatie is er sprake van een eenzijdig traject, waarbij de gemeente aan de inwoners informatie verschaft over op handen zijnde plannen, bij participatie is er sprake van een tweezijdig traject, omdat daarbij de burgers daadwerkelijke inbreng hebben in het besluitvormingsproces. Met name de inspraak van de betrokken wijken had naar de mening van de rekenkamercommissie beter gekund. Er is in eerste instantie voor gekozen om ten aanzien van de wijkverbetering de standaard inspraakprocedure van de wet ruimtelijke ordening te volgen. De gemeente had zich moeten realiseren, dat er dergelijk innovatief project en de ingrijpende voorzieningen die daarvoor noodzakelijk zijn, door inwoners/wijkbewoners als bedreigend kan worden ervaren en dat het daarom des te meer van belang is om een goed draagvlak voor de plannen te creëren. In dit geval had het de gemeente niet misstaan om het beleid dat ten aanzien van burgerparticipatie later formeel is vastgelegd in besluitvorming, reeds in dit geval toe te passen. Dit had mogelijk het massale en georganiseerde verzet in belangrijke mate kunnen voorkomen. Door in een (te ?) laat stadium -waarin de contouren van de plannen reeds vaststonden en de burgers alleen in de marge nog konden meepraten- de inspraak te openen, heeft de gemeente de ellende over zichzelf afgeroepen.
3. Ten aanzien van de wijkaanpassing is de rekenkamercommissie van mening, dat de twee sporen van wijkverbetering en lijnvoering beter bij elkaar gebracht hadden kunnen worden. Door een integrale benadering van de plannen en de daarmee samenhangende kosten, waren er volgens de rekenkamercommissie voordelen te behalen geweest, zowel planmatig als financieel. Dit vergt wel de nodige inspanning, energie en alertheid. Door de ongelukkige communicatie met en participatie door de buurt, is er een situatie ontstaan waardoor er mogelijkheden onbenut zijn gebleven.

d. Financiën

1. De rekenkamercommissie komt tot de conclusie, dat het beeld dat de aanleg van de HOV-lijn in Veldhoven financieel een bodemloos vat zou zijn, onjuist is. Bij de kredietvotingen werd in totaliteit een eigen bijdrage van Veldhoven geraamd van € 4.182.039,=. Uit de eindafrekening blijkt, dat de uiteindelijke bijdrage van Veldhoven een bedrag van € 1.164.900,= was, waardoor een voordeel t.o.v. de raming is gerealiseerd van € 3.017.139,=. Daarbij wordt echter nogmaals aangetekend, dat de infrastructurele werkzaamheden aan het HOV-tracé gedeelte Heemweg-Bossebaan-Sterrenlaan niet zijn uitgevoerd, omdat het vigerende bestemmingsplan de aanpassingen niet toeliet. Hierdoor is een post minderwerk ontstaan van € 1.152.456. Geconcludeerd kan worden, dat, ook rekening houdend met de niet gere-

aliseerde voorzieningen, ruimschoots binnen de financiële kaders is gebleven en dat de daarvoor te leveren prestaties zijn uitgevoerd.

e. Realisatie.

1. De allesomvattende vraag "Is er nu daadwerkelijk hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd in Veldhoven" wordt door de rekenkamercommissie bevestigend beantwoord. Er is een snelle en comfortabele verbinding met Eindhoven-Centrum gerealiseerd, waarbij de geplande frequentie en passagiersaantallen (met inachtneming van lijn 18) ruimschoots zijn behaald. Alleen de rijtijden zijn niet volledig gerealiseerd kunnen worden. Dit is mede een gevolg van het feit, dat niet op alle plaatsen in het tracé de eerste prioriteit voor de HOV-lijn is gerealiseerd.
2. De realisering van het eerste deel van het tracé (tot aan City-Centrum) is vrijwel probleemloos verlopen. De problemen zijn ontstaan toen ook een lus door de wijken 't Look en Zonderwijk aan het traject werd toegevoegd.

## 4 Aanbevelingen

Het realiseren van een hoogwaardige openbaarvervoerlijn is voor een gemeente geen dagelijkse kost. Het zijn geen standaardprocessen, maar voor deze en vergelijkbare projecten moet steeds opnieuw maatwerk worden geleverd.

Voorkomen moet worden, dat er negatieve beeldvorming ontstaat, die, als deze zich eenmaal gevormd heeft, moeilijk te weerleggen en te corrigeren is. Ook hier geldt de stelregel, dat voorkomen beter is dan genezen.

Daarvoor is het absoluut noodzakelijk de grootst mogelijke openheid en transparantie te betrachten, zowel bij de besluitvorming als bij de communicatie en inspraak met de betrokken inwoners. Onze aanbevelingen richten zich dan ook vooral op deze punten.

- 4.1 Geef als college, zeker bij dit soort projecten, een gedegen invulling aan de actieve informatieplicht. Wees als raad alert op deze informatieverstrekking en, mocht het college in gebreke blijven dit op eigen initiatief te doen, dwing dan de gewenste informatie af. Toon daarbij als raad gerust een proactieve houding.
- 4.2 Hou bij grootschalige innovatieve projecten rekening met de daar onvermijdelijk bij horende onzekerheid, en maak een planning hoe deze onzekerheid moet worden gemanaged. Bouw in deze planning vaste momenten van terugkoppeling met de gemeenteraad in om de klokken weer gelijk te zetten en de verwachtingen en uitgangspunten waar nodig bij te stellen.
- 4.3 Op meerdere punten is de realisering van de H.O.V.-lijn succesvol verlopen. Het is van belang, dat nadrukkelijk over deze successen wordt gecommuniceerd, niet alleen als eindconclusie maar ook tussentijds. Door deze successen uit te dragen wordt ook een positieve bijdrage aan bij een correcte beeldvorming geleverd.
- 4.4 Maak een helder onderscheid tussen informeren van en participeren door de burgers. Zorg voor wat betreft het informeren bij dit soort projecten voor een adequate informatieverstrekking, maar klop de verwachtingen niet te hoog op. Dit werkt enerzijds teleurstelling achteraf in de hand, maar kan ook de vrees voor het onbekende aanwakkeren. Straal dus wel de nodige ambitie uit, maar blijf daarbij wel met beide benen op de grond, blijf realistisch. Stel daarvoor een goed doordacht communicatieplan vast.
- 4.5 Pas voor wat betreft het participeren bij dit soort projecten altijd de nota Burgerparticipatie toe. Zonder draagvlak bij de bevolking roept dit soort projecten veel verzet op, waardoor realisatie wellicht onmogelijk maar minstens sterk vertraagd wordt. Door de steeds verdergaande individualisering van de maatschappij neemt het NIM-BY-principe (Not in my backyard) een steeds grotere vlucht. Dit kan alleen worden tegengegaan als burgers vroegtijdig bij de processen worden betrokken en er ook een reële beïnvloeding van het besluitvormingsproces nog mogelijk is.
- 4.6 Wees voortdurend alert op de mogelijkheden om zaken integraal aan te pakken. Gebruik de kansen die zich voordoen teneinde een win-win-situatie te creëren.
- 4.7 Het beleid in dit project is helder en in veel gevallen meetbaar geformuleerd. De daarbij gekozen rolverdeling en het goede vastleggen van ieders verantwoordelijkheden in dit proces is als positief ervaren. Trek deze lijn door naar andere grootschalige projecten, zeker wanneer daar meerdere partijen bij betrokken zijn. Leg ieders verantwoordelijkheden nauwkeurig vast en bewaak deze gedurende het gehele proces.

Tot slot wil de rekenkamercommissie haar dank uitspreken voor de bereidwillige medewerking van ambtenaren en (ex)bestuurders bij dit onderzoek en de grote openheid die zij bij dit onderzoek getoond hebben.

Veldhoven, 31 juli 2010

Drs. J.J.M. v.d. Heuvel,  
Voorzitter RKC Veldhoven,

J.M. van Berlo,  
Secretaris/Onderzoeker RKC Veldhoven

## **5 BIJLAGEN**

## Bestuurlijke reactie college van burgemeester en wethouders

gemeente **Veldhoven**

GEMEENTE VELDHOVEN  
INGEKOMEN

21 JULI 2010

Nummer  
*2010/101*

Rekenkamercommissie  
t.a.v. J.M. van Berlo  
Meiveld 1  
5501 KA Veldhoven

Wetveld 1  
5501 KA Veldhoven  
Postbus 10101  
5500 GA Veldhoven  
  
T 040-258 44 11  
F 040-294 13 95  
E gemeente@veldhoven.nl  
I www.veldhoven.nl

20 JUL 2010

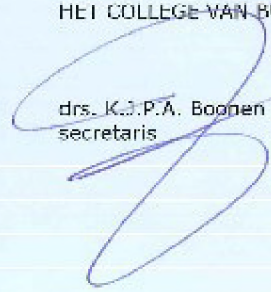
datum	: 13 juli 2010	behandeld door	: dhr. J.M. Schlaghecke
uw kenmerk	: Wederhoor onderzoek	afdeling	: SenS
uw brief van	: 10 juni 2010	telefoon	: (040) 25 84 096
ons kenmerk	:	banknummer	: 12.63.26.910
bijlage	: -		
onderwerp	: Onderzoek Rekenkamercommissie HOV-lijn		

Geachte heer van Berlo,


Conform uw verzoek om het conceptrapport "Philius, Beeldvorming versus Realiteit" te bekijken op feitelijke onjuistheden doen wij hierbij u onze opmerkingen toekomen.

- blz.12. Organogram Projectorganisatie HOV-lijn.  
In het organogram is onder de Stuurgroep HOV nogmaals het college van *B.& W.-Eindhoven* opgenomen. Dit moet naar onze mening zijn de **Projectgroep**.
- blz.13. In het overzicht primaire verantwoordelijkheden zijn de activiteiten "Passagiersinformatiesysteem voertuig, halte en centrale regelkamer" opgenomen als drie aparte activiteiten met ook drie verschillende verantwoordelijkheden. Het handelt hier in feite om één elektronisch computersysteem welk onder primaire verantwoordelijkheid van de leverancier valt. Het is wel zo dat de diverse andere partijen betrokken zijn bij de feitelijke plaatsing en installatie van de fysieke componenten.
- blz. 15. Realisatie frequentie.  
Inmiddels is de frequentie van lijn 402 (Veldhoven) in de ochtend- en avondspits eveneens een 10-minutendienst. Voor de overige uren geldt een 15-min dienst.

Met vriendelijke groet,  
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN VELDHOVEN,



drs. K.J.P.A. Boonen  
secretaris



drs. J.M.L.N. Mikkers  
burgemeester



**Reactie Rekenkamercommissie:**

De opmerkingen van het college van burgemeester en wethouders onder 1. en 3. zijn in het rapport aangepast.

De opmerking onder 2. is meer een toelichting van het college van burgemeester en wethouders op de opgenomen tabel en is voor de rekenkamercommissie geen aanleiding om deze tabel daarop aan te passen.

## Lijst van geïnterviewde personen

Door de rekenkamercommissie zijn in het kader van dit onderzoek de navolgende personen geïnterviewd:

<b>Datum</b>	<b>Geïnterviewde</b>	<b>Functie</b>	<b>Geïnterviewd door:</b>
28 januari 2010	M. Bovens en J. Schlaghecke	Beleidscoördinator afdeling MSO  Alg. Projectleider dienst SenS	J.v.d.Heuvel, plv. voorzitter RKC, A. Hofman, lid RKC H. van Berlo, secre- taris RKC
28 januari 2010	B. Slijkhuis	Lid actiegroep/werk- groep Zonderwijk/'t Look	A. Hofman, lid RKC H. van Berlo, secre- taris RKC
18 februari 2010	P. Smetsers	Voormalig porte- feuillehouder Ver- keer en Vervoer SRE	J.v.d.Heuvel, plv. voorzitter RKC, A. Hofman, lid RKC H. van Berlo, secre- taris RKC
15 maart 2010	H. v.d. Looij	Voormalig prote- feuillehouder Ver- keer en Vervoer gem. Veldhoven	J.v.d.Heuvel, plv. voorzitter RKC, H. van Berlo, secre- taris RKC
16 maart 2010	G. Hendriks	Loco-secretaris SRE /voormalig secreta- ris stuurgroep HOV	J.v.d.Heuvel, plv. voorzitter RKC, H. van Berlo, secre- taris RKC

## Overzicht van verstrekte kredieten.

**Raadsvoorstel nr. 99.046                      Krediet HOV- boven de Polders**

Raadsvergadering: 9 maart 1999

Begrotingswijziging: nr. 99-011

Bedrag: fl 1.025.000 incl.BTW (17,5%) of € 465.124,72

Dekking:                € 465.124,72 fonds Bovo

**Raadsvoorstel nr. 00.055                      Krediet HOV- rotonde Heerbaan (vecom)**

Raadsvergadering: 11 april 2000

Begrotingswijziging: nr. 00-013

Bedrag: fl 646.250 incl.BTW (17,5%) of € 293.255,45

Dekking:                € 159.957,52 fonds Bovo

                              € 133.297,93 subsidie SRE

**Raadsvoorstel nr. 01.220                      Krediet HOV- Bossebaan/Heemweg**

Raadsvergadering: 11 december 2001

Begrotingswijziging: nr. 01-029

Bedrag: fl 12.623.520 incl.BTW of € 5.728.303,60

Dekking:                € 5.728.303,60 diverse subsidies

**Raadsvoorstel nr. 02.023                      Krediet HOV- ten noorden Heerbaan**

Raadsvergadering: 12 maart 2002

Begrotingswijziging: nr. 02-006

Bedrag: € 1.858.000 incl.BTW

Dekking:                € 180.000 fonds Bovo (geen HOV)

                              € 1.678.000 subsidie SRE

**Raadsvoorstel nr. 03.017                      Krediet HOV- Sondervick**

Raadsvergadering: 11 februari 2003

Begrotingswijziging: nr. 03-04

Bedrag: € 1.670.456 excl. BTW

Dekking:                € 1.654.936 bestemmingsreserve HOV

                              € 15.520 interne uren gewone dienst

                              BTW via BTW compensatiefonds

**Raadsvoorstel nr. 03.013                      Krediet HOV- Sterrenlaan**

Raadsvergadering: 11 februari 2003

Begrotingswijziging: nr. 03-04

Bedrag: € 1.861.789 excl. BTW

Dekking: € 1.678.202 bestemmingsreserve HOV  
 € 126.050 bijdrage vanuit project B999-109  
 € 42.017 voorzieningen openbaar gebied  
 € 15.520 interne uren gewone dienst

**Raadsvoorstel nr. 02.025 Bestemmingsreserve HOV**

Raadsvergadering: 12 maart 2002

Begrotingswijziging: nr. 02-010

Bedrag: € 16.806.000 totaal

**Opbouw bestemmingsreserve HOV.**

Berekende kosten.

Onderdeel	Kosten in gul- dens	Kosten in euro's	Opmerkingen	Krediet/Raad
Muggenhol	305.000	138.240	Incl. BTW	99.046
Muggenhol/Hoornven	1.886.000	855.610	Incl. BTW	02.023
Traverse/Smelen	2.768.000	1.256.040	Incl. BTW	02.023
Ronde Heerbaan	958.000	434.500	Incl. BTW	00.055
Heemweg	8.956.000	4.064.030	Incl. BTW	01.220
Bossebaan	3.668.000	1.664.280	Incl. BTW	01.220
Sterrenlaan-zuid	2.529.000	1.147.500	Incl. BTW	03.013
Zonderwijk	4.939.000	2.240.990	Incl. BTW	Niet aangevr.
Sondervick	4.340.000	1.969.380	Incl. BTW	03.017
't Look	4.687.000	2.127.050	Incl. BTW	Niet aangevr.
Sterrenlaan-noord	1.906.000	865.080	Incl. BTW	03.013
Algemeen	95.000	43.250	Incl. BTW	div.uren
<b>Totaal</b>	<b>37.035.000</b>	<b>16.806.000</b>	Incl. BTW	

Dekking kosten.

Voorzien in fonds Bovo	€ 3.448.730
Aanvullend uit fonds Bovo	€ 733.309
Bijdrage van derden	€ 11.858.560
BTW compensatiefonds	<u>€ 765.401</u>
<b>Totaal</b>	<b>€ 16.806.000</b>

In het verleden reeds uitgevoerde wijzigingen;

BW11-1999	HOV-noordrand Polders	€ 465.125	onttr. Bovo
BW13-2000	HOV-rotonde Heerbaan	€ 159.958	onttr. Bovo
	HOV-rotonde Heerbaan	€ 133.298	subs.SRE
BW29-2001	HOV-Heemweg/Bossebaan	<u>€ 5.728.304</u>	subs.SRE
	Totaal	€ 6.486.685	
BW10-2002	Storting in bestemmingsreserve	€ 3.556.956	onttr. Bovo
	Storting in bestemmingsreserve	<u>€ 5.996.958</u>	subs.derden
	Totaal	€ 16.040.599	
	BTW compensatiefonds	<u>€ 765.401</u>	
		€ 16.806.000	

**BRIEF REKENKAMERCOMMISSIE N.A.V. BEHANDELING  
RAPPORT IN RAADSBIJEENKOMST VAN 8 SEPTEMBER  
2010**

Gemeenteraad van Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

datum	:	13 september 2010	behandeld door	:	J.M. van Berlo
uw kenmerk	:		afdeling	:	Griffie
uw brief van	:		telefoon	:	040-2839946/06-48176054
ons kenmerk	:		banknummer	:	12.63.26.940
bijlage	:				

onderwerp : Reactie naar aanleiding van behandeling  
HOV-rapport in de raadsbijeenkomst van 8 september jl.

Geachte dames, heren,

Door middel van deze brief wil de Rekenkamercommissie graag reageren op de behandeling van het rapport over de aanleg van de HOV-lijn in de raadsbijeenkomst van 7 september 2010. De Rekenkamercommissie heeft goed naar uw inbreng geluisterd en deze ter harte genomen.

**1. Tenaamstelling rapport.**

Tijdens de behandeling van het rapport hebben wij meermalen aangegeven, dat de bus en de daarmee samenhangende technische voorzieningen en kosten, geen onderdeel van het onderzoek uitmaakten omdat dat tot de verantwoordelijkheid van SRE behoorde en daarmee buiten de competentie van de rekenkamercommissie van Veldhoven valt.

Door in de tenaamstelling van het rapport een verwijzing op te nemen naar de Phi-leasbus hebben wij een titel gekozen die niet goed past bij het onderwerp en de inhoud van het rapport. Daarbij hebben wij ons tevens gerealiseerd, dat de beeldvorming niet alleen bepaald is door de tracékeuze en de daarmee gepaard gaande infrastructurele voorzieningen, maar ook mede veroorzaakt is door de problemen met en de kosten van het voertuig.

Op grond daarvan hebben wij besloten om de titel van het rapport aan te passen en deze te wijzigen in "**HOV in Veldhoven: Goed op weg ??**". Een aangepaste voorpagina treft u als bijlage bij deze brief aan.

## 2. Kwartaalrapportages

De Rekenkamercommissie hecht er aan te verklaren, dat in afwijking van hetgeen daaromtrent in het rapport vermeld staat, er wel kwartaalrapportages aan de raad zijn voorgelegd door deze op de verzamellijst van door college van burgemeester en wethouders ter informatie aangeboden stukken te plaatsen voor de commissie SOOW, waarbij in de vergadering, onder agenda punt 3 van de agenda, hierover naderen informatie gevraagd kon. Dit is gebleken uit een aanvullend onderzoek van de Rekenkamercommissie naar aanleiding van opmerkingen, die ons daarover bereikten.

Ten behoeve van het onderzoek naar de aanleg van de HOV-lijn is een groot aantal dossiers bestudeerd. Bij dit dossieronderzoek is niets aangetroffen met betrekking tot het voorleggen van de kwartaalrapportages van de stuurgroep aan de raad, noch is daarvan in de agendering en notulering van de raad iets teruggevonden. Hetzelfde geldt met betrekking tot eventuele tussenrapportages en het voorleggen van de financiële eindafrekening.

In een interview met de betrokken beleidsambtenaren is door hen bevestigd, dat daarvan geen voorlegging aan de raad heeft plaatsgevonden. Dit is expliciet in de verslaglegging van dit interview vermeld (blz. 5 onder C.1.1, blz. 6 onder C.1.4 en blz. 7 onder D.3) en het conceptverslag is, zoals gebruikelijk, door betrokkenen gecontroleerd en geaccordeerd. Ook in het weerwoord van het college is niet aangegeven, dat de bevindingen, zoals die o.a. op blz. 16 onder het kopje "intern" zijn verwoord, onjuistheden zou bevatten. Daarmee mocht de Rekenkamercommissie er van uitgaan dat de bevindingen correct waren en dat de daarop gebaseerde conclusies en aanbevelingen terecht zijn opgenomen.

Op één onderdeel van deze bevindingen, namelijk voor wat betreft de kwartaalrapportages van de stuurgroep, is ná het uitbrengen van het rapport aangegeven, dat deze wel aan de commissie SOOW zouden zijn voorgelegd. Dit is voor de Rekenkamercommissie aanleiding geweest om een aanvullend onderzoek in te stellen. Dit heeft geleid tot de volgende conclusies:

De kwartaalrapportages van het 1<sup>e</sup> kwartaal 2003 t/m 3<sup>e</sup> kwartaal 2004 zijn als ingekomen stuk geagendeerd voor de commissie SOOW. De rapportage over het 4<sup>e</sup> kwartaal 2004 en het 1<sup>e</sup> kwartaal 2005 zijn, voor zover door ons viel na te gaan, niet meer aan de commissie voorgelegd. Over de periode 1999 t/m 2002 kon in het archief terzake geen informatie worden teruggevonden. Er viel dus niet na te gaan of in die periode eveneens rapportages ter inzage zijn verstrekt.

Zou deze informatie tijdens het onderzoek bekend zijn geworden, dan zou het oordeel van de Rekenkamercommissie milder zijn geformuleerd. Immers, de conclusie

over de informatie van de raad door het college was niet alleen gebaseerd op het niet voorleggen van de kwartaalrapportages maar voor een deel op het feit, dat ook op andere onderdelen de communicatie beter had gekund.

De Rekenkamercommissie betreurt het dat zij door het verstrekken van foutieve informatie voor een deel op het verkeerde been is gezet en dat dat ook niet door het toegepaste wederhoor door het college is gecorrigeerd. Overigens blijven de op die conclusie gebaseerde aanbevelingen ten volle overeind. Een goede informatie van de gemeenteraad is bij dergelijke ingrijpende processen van groot belang.

### 3. Verdere verdieping van het onderzoek.

Door enkele fracties werd tijdens de behandeling aangedrongen op een verdere verdieping van het onderzoek o.a. door het houden van aanvullende interviews. Reeds tijdens de behandeling in de raadsbijeenkomst hebben wij aangegeven, dat wij daarin geen toegevoegde waarde zien omdat naar onze mening dit niet zou leiden tot andere conclusies en/of aanbevelingen. Graag lichten wij dat nog even toe.

Het onderzoek richtte zich met name op de tracékeuze, de infrastructuurle voorzieningen, de kosten daarvan en de informatiestroom daarover naar de gemeenteraad. De bus zelf en alles wat daarmee samenhangt, wij herhalen het nog maar eens, valt buiten de onderzoeksbevoegdheid van de Rekenkamercommissie.

Hoewel niet in de onderzoeksopzet opgenomen, hebben wij gaande het onderzoek het ook wenselijk geacht om de informatie van en de participatie door de burgers bij dit proces nader te onderzoeken. Onze conclusie daarover is helder: deze is te kort geschoten en had beter gekund. De gemeente had zich moeten realiseren, dat burgers de beoogde ingrepen als bedreigend zouden kunnen ervaren en had hierop moeten anticiperen door een ruimhartige participatie in dat proces te entameren. Het houden van meer interviews zal naar onze mening deze conclusie alleen bevestigen en weinig daaraan toevoegen.

Zoals u ongetwijfeld weet onderzoekt de Rekenkamercommissie de door haar gekozen onderwerpen objectief en los van elke politieke invalshoek. Doel van deze onderzoeken is lering te trekken voor de toekomst. Het is zeker niet de bedoeling van rekenkameronderzoek om de onderste steen boven tafel te krijgen en daarop af te rekenen. Daarvoor staan de gemeenteraad andere instrumenten ter beschikking.

Op grond van bovenstaande overwegingen en gezien begrenzing van de reikwijdte van ons onderzoek, zien wij geen aanleiding om het huidige onderzoek nog te verdiepen. Uiteraard staat het uw raad vrij om voor de toekomst onderzoeksonderwerpen voor te stellen; binnenkort bezoekt de Rekenkamercommissie de fracties om te peilen naar welke onderzoeksonderwerpen uw belangstelling uitgaat. Daarna zal de Rekenkamercommissie een afweging maken van de ingediende onderwerpen en daaruit een onafhankelijke keuze maken, zoals de wetgever dat bedoeld heeft en ook voorschrijft.

### 4. Eindconclusie Rekenkamercommissie over realisering H.O.V.-lijn.

Verschillende fracties hebben ook kanttekeningen geplaatst bij de totaalconclusie van de Rekenkamercommissie, dat naar haar mening daadwerkelijk een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening is gerealiseerd in Veldhoven. Wij willen dit graag nog even toelichten.

Bij de projectovereenkomst, die voor de aanvang van het project door de betrokken



partijen is gesloten, zijn verschillende normen opgenomen, waaraan voldaan zou moeten worden om het predikaat hoogwaardig openbaar vervoer te verdienen.

Voor zover deze vooraf gestelde normen betrekking hadden op de infrastructurele voorzieningen, het tracé en de exploitatienormen, zoals rijtijden, frequenties aantallen passagiers, zijn deze gecheckt aan realisatiecijfers, zoals die uit de monitoring naar voren zijn gekomen.

Daarbij is niet meegenomen de technische uitgangspunten, zoals die voor het voertuig zijn vastgesteld en al dan niet in de praktijk zijn gerealiseerd, omdat deze, het is reeds meermalen gesteld, buiten de competentie van de Rekenkamercommissie van Veldhoven vallen.

Voor dat deel van het totale project dat in het onderzoek is betrokken, komen wij tot de conclusie, dat in belangrijke mate voldaan is aan de vooraf gestelde uitgangspunten en dat daarom onze conclusie, dat er daadwerkelijk een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening tot stand is gekomen, gerechtvaardigd is.

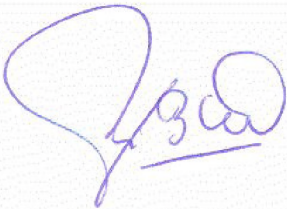
## 5. Raadsbehandeling

Conform de stellingname tijdens de raadsbijeenkomst, zal het rapport HOV-lijn als bespreekstuk in de raadsvergadering van 30 september as. worden behandeld. Graag onderschrijven wij de slotwoorden van de voorzitter tijdens de raadsbijeenkomst dat er een conceptbesluit voorligt om de aanbevelingen te onderschrijven en dat de discussie zich daarop moet toespitsen. Het is immers niet de bedoeling van ons rapport om de politieke discussie over de aanleg van de HOV-lijn te heropenen, integendeel zelfs. Doelstelling van deze Rekenkamercommissie is en blijft lering te trekken uit het verleden met het doel om processen beter te laten verlopen in de toekomst.

Wij wijzen er met nadruk op, dat deze brief moet worden gezien als een aanvulling op en in relatie met de door de Rekenkamercommissie uitgebrachte eindrapportage van het onderzoek naar de HOV-lijn.

Wij hopen en vertrouwen met de nadere toelichting in deze brief een positieve bijdrage te hebben gegeven tot een goede, inhoudelijke discussie over de aanbevelingen in uw vergadering van 30 september as.

Met vriendelijke groet,  
Rekenkamercommissie Veldhoven,



namens deze,  
J.M. van Berlo, secretaris.