

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu & Mobiliteit

DATUM	16-3-2021	NUMMER PS	2021MM33
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Commissie M&M
STELLER	Henrike de Jonge, Marielle Zeilstra	TELEFOONNUMMER	06 5158 3928
NUMMER	8221A03C	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Fase 1 van Verkenning strategische positionering Trambedrijf

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Op 16 maart 2021 hebben wij een principe besluit genomen over de opdrachtformulering aan een extern bureau voor het uitvoeren van een verkenning naar de strategische positionering van het Trambedrijf. Deze verkenning heeft als doel te komen tot een voorkeursvariant voor een toekomstige eigendoms- en governance structuur.

Inleiding

In 2015 heeft het Trambedrijf de transitie gemaakt van de Bestuur Regio Utrecht (BRU) naar de Provincie Utrecht. De taken en het personeel vallen sindsdien onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Utrecht.

De verkenning heeft als doel te komen tot een voorkeursvariant voor een toekomstige eigendoms- en governance structuur die:

- De reiziger vooropstelt bij de dagelijkse uitvoering van de exploitatie en het beheer & onderhoud;
- Bijdraagt aan een robuuste, duurzame en professionele tramorganisatie met aandacht voor de totale OV-businesscase (marktconformiteit);
- Transparant is ten aanzien van planvorming, uitvoering en verantwoording van concessiebeheer, exploitatie en beheer en onderhoud en de samenhang daartussen;
- Effectieve en efficiënte besluitvorming van de (integrale) OV-keten bevordert.

Daarnaast is er een behoefte om de uitvoering van grote infrastructurele OV-projecten onder leiding van de Provincie te bekijken. De opdracht aan het externe bureau moet ook voorzien in een conclusie en aanbeveling(en) voor die structuur.

Toelichting

De reiziger staat centraal binnen het Openbaar Vervoer van provincie Utrecht. Om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen is het noodzakelijk dat de aansturing van en de samenwerking in de OV-keten vlot en degelijk verloopt. Een aantal voorwaarden om dit te bereiken is:

- de realisatie van een duurzame en stabiele tramorganisatie voor de langere termijn,
- waarbij de doelstellingen van de eigen betrokken partijen passen binnen de brede OV doelstellingen die de ontwikkeling van OV zowel stedelijk als regionaal ondersteunen.

De huidige vervoerprestaties van de tram, de uitvoering van grote infrastructurele projecten in het recente verleden (realisatie Uithoflijn) en de vernieuwing van de regionale tramlijn, hebben tot de vraag geleid wat de beste eigendoms- en governancestructuur van het Trambedrijf of delen van het Trambedrijf voor de toekomst is.

Van belang is dat de huidige eigendoms- en inrichtingsstructuur passend is bij de ambitie van een duurzame en stabiele tramorganisatie. Daarbij is continuering van de huidige staat van eigendom en structuur ook een serieuze optie.

Daarbij geldt des te meer dat gekeken moet worden naar de OV-ambities op stedelijk en regionaal niveau voor korte, middellange en lange termijn. Tevens speelt op de achtergrond mee dat een eventuele wijziging van de eigendom- en governance structuur een plek dient te krijgen bij een volgende concessieverlening van het OV.

Het Trambedrijf neemt een aparte positie in binnen de provinciale organisatie. Alle teams en medewerkers die zich binnen de provincie Utrecht fulltime bezighouden met tram-gerelateerde werkzaamheden duiden we in de wandelgangen aan als het Trambedrijf. Het Trambedrijf is dus geen juridische entiteit. Het Trambedrijf maakt onderdeel uit van het domein Mobiliteit van de provincie, en bestaat uit de teams Trambedrijf Beheer & Onderhoud (team TBO), een deel van het team dat OV-projecten uitvoert (Trambedrijf Projectmanagement - TPM) en een klein deel van het Expertiseteam Exploitatie Openbaar Vervoer (team EOv).

De totstandkoming van een mogelijke nieuwe eigendoms- en governance structuur voor het Trambedrijf dient bij te dragen aan de ambities die provincie Utrecht op de korte, middellange en lange termijn heeft. Deze ambities hangen nauw samen met de plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen, werken en recreatie. Het waarmaken van mogelijk groeipotentieel en de toekomstige ambities vragen een bepaalde flexibiliteit en adaptief vermogen van zowel de exploitant als de beheerorganisatie om te kunnen inspelen op groei van reizigers in relatie tot de transitie in vervoersmogelijkheden. Dit betekent bijvoorbeeld kansen zien en durven grijpen, maar ook realistisch zijn en afschalen indien de verhouding businesscase en maatschappelijk belang uit het lood komt te staan. Dit laatste stelt weer eisen aan de omgeving waarin exploitant en beheerder opereren.

Met het bovenstaande als overweging luidt de opdracht aan het externe bureau als volgt:

1. Schets de meest passende eigendoms- en governancestructuur voor de primaire taken van het Trambedrijf met als uitersten (binnen de wettelijke kaders) a) het eigendom van de assets en het zelf uitvoeren van alle taken en b) geen eigendom van assets en maximale privatisering, en de varianten daartussenin. Maak bij dit proces gebruik van opgedane ervaringen uit binnen- en buitenland met diverse inrichtingsvarianten.
2. Challenge ons op de eerste gedachten over een bedrijfsfilosofie van het Trambedrijf en geef aan hoe dit tot uiting komt in de verschillende varianten, waaronder ook de huidige situatie met de bestaande eigendoms- en governancestructuur.
3. Werk een set aan meetbare criteria uit die het mogelijk maken de verschillende varianten op zuivere wijze tegen elkaar af te kunnen wegen, rekening houdend met de probleemanalyse en de bedrijfsfilosofie van het Trambedrijf.
4. Weeg de verschillende varianten tegen elkaar af op basis van de set van criteria en kom met een advies welke variant(en) het meest bijdragen aan een duurzame en stabiele tramorganisatie voor de lange termijn.
5. Voer een diepgaandere verkenning uit naar de short list van varianten (vastgesteld door de provincie) die meer in detail verkend gaan worden (aantal uit te werken varianten zal in overleg worden vastgesteld).
6. Lever een conclusie en aanbeveling(en) ten aanzien van het uitvoeren van grote infrastructurele OV-projecten onder leiding van en door de provincie.

De verkenning leidt in eerste instantie niet tot een bepaalde impact in de organisatie. Echter, na uitvoering van de verkenning zal een keuze gemaakt worden door ons welke variant of varianten aan u worden voorgelegd voor de toekomstige inrichting van het Trambedrijf. Deze keuze kan mogelijk leiden tot consequenties in de portefeuilles Mobiliteit en Financiën & Organisatie.

Ten behoeve van de versterking van het project wordt er ook een externe klankbordgroep geformeerd. Deze klankbordgroep zal bestaan uit leden van buiten de provinciale organisatie die hun sporen in het OV-domein en/of de politiek hebben verdiend. Het doel van de externe klankbordgroep is om ons te challengen en scherp te houden tijdens het proces waarbij de varianten vorm krijgen, maar ook tijdens het proces van besluitvorming. De groep is samengesteld met de diversiteit aan aandachtspunten in het achterhoofd. Voor bijvoorbeeld een juridische, financiële en organisatorische achtergrond zijn verschillende personen benaderd.

Ondernemingsraad

Conform artikel 25 lid 1 n WOR heeft de ondernemingsraad het recht deze opdracht van advies te voorzien. Na advies van de ondernemingsraad zal de opdracht definitief worden vastgesteld. De ondernemingsraad en medewerkers worden betrokken in het proces.

Communicatie

In het najaar wordt u middels een enkele expertmeeting(s) geïnformeerd over de voortgang en uitkomsten. De uitkomst van de verkenning zijn een aantal mogelijke inrichtingsvarianten. Het proces wat daarna volgt betreft een

keuze voor een variant. Het verdere verloop van het proces is afhankelijk van de keuze en mogelijke impact van een variant.

Met het uitvoeren van de verkenning naar de positionering van het Trambedrijf en het organiseren van een enkele expertmeeting(s) komt GS grotendeels tegemoet aan een op 9 december 2020 aangenomen motie 126 waarbij u gevraagd heeft om:

- het gesprek aan te gaan over de vraag of het aanleggen van tram- of lightrailverbindingen past binnen de competenties van de provincie.
- in gesprek te gaan met PS over de positie van het trambeheer in de provinciale staten.

De derde vraag, om met u in overleg te treden ter zake de gehele vervoerproblematiek, maar meer in het bijzonder de keuzes die de provincie wenst te maken omtrent het type openbaar vervoer, wordt in deze verkenning niet meegenomen. Dit krijgt een plek in de studie OV Netwerkperspectief. In overleg met de griffie worden een aantal 'Benen-op-tafel-sessies georganiseerd, waarbij dit onderwerp alsmede de positionering van het Trambedrijf mogelijk geschikte onderwerpen zijn om dan te bespreken.

Financiële consequenties

Het uitvoeren van de verkenning past binnen de begroting 2021 en het meerjarenperspectief 2022-2024, onderdeel Bereikbaarheid II – Openbaar Vervoer.

Vervolprocedure / voortgang

Planning

Fase 1: De opdrachtverstrekking aan het externe bureau kan plaatsvinden nadat de OR haar advies heeft uitgebracht. Na vaststelling wordt deze bij 3 bureaus 's uitgevraagd en op de markt gezet.

Fase 2: Uitvoering van de verkenning. De verwachting is dat eind tweede kwartaal 2021 de verkenning zal starten. De mogelijke uitkomsten worden in het vierde kwartaal van 2021 verwacht.

Fase 3: Besluitvorming. Mogelijke besluitvorming door GS en PS zal naar verwachting in het eerste of tweede kwartaal van 2022 plaatsvinden.

Fase 4: Implementatie. Deze fase is afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt in fase 3.

Bijlagen

Geen

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen