

Vragen m.b.t. SB Fase 1 van Verkenning positionering Trambedrijf

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
VVD	1	<p>Is GS bereid om de onderzoeksopzet als volgt aan te passen:</p> <p>a. Toevoegen van een onderzoeksvraag waarin de meer fundamentele vraag wordt beantwoord of tram + lightrail een taak voor de provincie is?</p> <p>b. Een duidelijke scheiding tussen verschillende fasen aan te brengen (planvorming, aanleg, beheer+onderhoud, exploitatie)?</p> <p>c. Risico als centraal element toe te voegen aan de onderzoeksopzet?</p> <p>d. Onderzoeksvraag 2 te schrappen dan wel aan te passen naar een eerste onderzoeksvraag conform punt a.?</p> <p>e. Geformuleerde kaders toe te voegen</p>	<p>Antwoord vraag 1a: Ja wij zijn bereid de onderzoeksopzet aan te passen. Dit ook mede naar aanleiding van onze bevindingen uit een marktconsultatie en de suggesties van de OR als onderdeel van hun advisering over de onderzoeksopzet.</p> <p>Onderzoeksvraag 6 uit de opdrachtformulering is verder geduid met een aantal deelvragen. De volledige vraag klinkt nu als volgt:</p> <p>6. Lever een conclusie en aanbeveling ten aanzien van het uitvoeren van grote infrastructurele OV-projecten onder leiding van en door de provincie.</p> <p>A. Beschrijf bij de shortlist van varianten waar de ontwikkelstaak in zijn algemeenheid het beste kan worden belegd.</p> <p>B. Beschrijf bij de shortlist van varianten waar specifiek de ontwikkelstaak van nieuwe tram- en/of lightrailprojecten het beste kan worden belegd, rekening houdend met de beschikbare competenties binnen provincie Utrecht.</p> <p>C. Maak hierbij een onderscheid in de strategische (beleidsmatige verkenning en financiering), tactische (uitvoering van grote projecten) en operationele ontwikkelstaak (groot/ variabel onderhoud).</p> <p>D. Beschrijf bij de shortlist van varianten wat de uitwerking van subvraag a,b en c betekent voor de rol van assetdeveloper (zie overzicht taken, rollen en verantwoordelijkheden).</p> <p>E. Houd rekening met en zoek de samenhang op met een lopend traject bij het domein Mobiliteit gericht op de verbetering van het projectmatig werken. Dit traject is niet alleen gericht op inhoudelijke thema's, maar kijkt ook naar de structurele inbedding binnen de provinciale organisatie van o.a. de teams projecten Mobiliteit (PP3) en Projecten Trambedrijf (TPM). Dit hangt samen met de toekomstige governance en dus ook met de opdracht waarover deze adviesaanvraag gaat.</p> <p>Antwoord vraag 1b: Ja. De scheiding in verschillende fasen passen wij toe in onderdeel c van onderzoeksvraag 6 uit de opdrachtformulering.</p> <p>Antwoord vraag 1c: Wij zijn het met u eens dat het woord risico niet opgenomen is in de tekst, maar risico als element maakt wel onderdeel uit van de verkenning. Bij de verdiepende uitwerking van varianten wordt expliciet aan het</p>

		<p>externe bureau gevraagd om de kansen en bedreigen (risico's) per variant uit te werken, en ook om onder meer de juridische, economische en financiële consequenties in beeld te brengen. Onderdeel van de financiële consequenties is dat ook inzichtelijk wordt gemaakt wat dit betekent voor de financiële positie van de provincie. Ook dienen de mogelijke gevolgen voor arbeidsplaatsen, -inhoud, -omstandigheden, -voorwaarden en -verhoudingen in beeld te worden gebracht.</p> <p>Met deze diverse verdiepende elementen streven we in onze beleving naar een integrale aanpak.</p> <p>Bij de samenstelling van de stuurgroep die de verkenning begeleidt is ook op voorhand rekening gehouden met de integrale benadering. Twee gedeputeerde nemen deel aan de stuurgroep, te weten gedeputeerde Mobiliteit als eindverantwoordelijke en gedeputeerde Organisatie & Financiën.</p> <p>Antwoord vraag 1d: Onderzoeksvraag 2 willen we niet schrappen. De opzet van het onderzoek is breed van aard, waarbij alle opties voor wat betreft een governance structuur openliggen. Doelstelling van deze vraag is om ons te challengen op een eerste aanzet tot een bedrijfsfilosofie. In deze bedrijfsfilosofie zijn een aantal steekwoorden opgenomen die van belang zijn voor het waarmaken van onze ambities, niets meer of minder.</p> <p>Antwoord vraag 1e: We zullen aan het externe bureau aangeven dat de voorgestelde organisatievorm(en) passend moeten zijn binnen de aanbevelingen en conclusies uit de relevante rekenkamerrapporten en de kadernota verbonden partijen, danwel dat er gemotiveerd van afgeweken kan worden.</p> <p>Bij de verdiepende uitwerking van de varianten- en meer specifiek de financiële consequenties- wordt ook gekeken naar een passende risicoverdeling.</p> <p>Wij streven naar een toekomstvaste organisatie die rekening houdt met tram en lightrail in combinatie met de ontwikkelingen en de schaa sprong OV. Daarbij zal rekening worden gehouden met de strategische, tactische en operationele aard van de werkzaamheden.</p>	
	2	<p>Kan GS ons toezeggen dat PS op de volgende momenten wordt gevraagd om een zienswijze:</p> <p>a. Voorafgaand aan het vaststellen van de criteria waarop varianten worden beoordeeld</p>	<p>Antwoord vraag 2: Uw wens om nauw betrokken te worden tijdens de uitvoering van deze verkenning sluit aan bij onze wens u zorgvuldig te betrekken en deelgenoot te laten zijn in het proces te komen tot een gedragen voorkeursvariant. In dat kader kunnen we u toezeggen dat we PS zullen</p>

		b. Voorafgaand aan de short list selectie van varianten die diepgaander onderzocht worden.	raadplegen voorafgaand aan het vaststellen van de criteria en de short list selectie van varianten. We beraden ons nog op de vorm waarin we dit gaan doen. Wij zullen dit punt meenemen in de opdrachtformulering naar het externe bureau. Verder wijzen wij u op de geplande benen op tafelsessie voor 24 november met PS waarin we van gedachten kunnen wisselen over dit onderwerp.
PvdA	3	Er is 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. In hoeverre kunnen we deze opdracht verbreden en laten kijken naar de best passende vormen van inrichting buiten de juridische structuur van de Provincie Utrecht?	Graag verwijs ik naar bovenstaand antwoord bij vraag 1a van de VVD, waar onderzoeksvraag 6 uit de opdrachtformulering verder is geduid. De uitwerking van vraag 6 gaat in op uw vraag m.b.t een conclusie en aanbeveling voor de structuur i.c.m. het uitvoeren van grote infrastructurele OV-projecten onder leiding van de provincie. De opdracht is dusdanig breed dat ook een of meerdere varianten denkbaar zijn die buiten de juridische structuur van Provincie Utrecht vallen.
SGP	4	U stelt dat het 'van belang is dat de huidige eigendoms- en inrichtingsstructuur passend is bij de ambitie van een duurzame en stabiele tramorganisatie'. Waarop is die stelling gebaseerd? Is dat niet juist een vraag voor het onderzoek?	Dit is een terechte constatering. Er had moeten staan: Van belang is dat de toekomstige eigendoms- en inrichtingsstructuur passend is bij de ambitie van een duurzame en stabiele tramorganisatie. Uw conclusie dat dit juist de vraag van het onderzoek betreft is juist. Wij passen dit aan in de definitieve uitvraag.
	5	Waarom is er niet voor gekozen om de opdracht, parallel aan het traject met de ondernemingsraad, ter advisering voor te leggen aan de commissie M&M?	De opdracht is, voordat deze ter advies is voorgelegd aan de OR, vastgesteld door GS. Het vaststellen van deze opdracht past binnen haar bevoegdheden. PS wordt nauw betrokken bij het proces van totstandkoming van de varianten en de uitkomsten daarvan. Tevens verwijs ik graag naar het antwoord op vraag 2 van de VVD.

Opmerkingen m.b.t. SB Fase 1 van Verkenning positionering Trambedrijf van de VVD-fractie

Geacht college,

Dank voor de Statenbrief waarmee u invulling wilt geven aan een aantal onderdelen van motie 126 (9 december 2020). In reactie op uw brief hebben wij een aantal opmerkingen.

- In de motie is 1 van de uitspraken 'Met Provinciale Staten het gesprek aan te gaan over de vraag of het aanleggen van tram- of lightrailverbindingen, past binnen de competenties van de provincie'. In de vertaling hiervan in de onderzoeksvragen gaat u wat ons betreft wat voorbij aan de fundamentele vraag of het aanleggen van tram en lightrail überhaupt wel een taak is die past bij de provincie. Vragen daarbij zijn of de provincie hiervoor wel toegerust is, welke wettelijke verplichtingen er liggen, of andere (semi-) overheidsorganisaties hiervoor niet beter zijn toegerust. U schiet meteen door naar de vervolgvraag 'hoe gaan we het dan organiseren'.
- In de onderzoeksvragen missen we een duidelijke scheiding tussen verschillende fasen (planvorming, aanleg van infrastructuur, aanschaf materiaal, beheer + onderhoud en OV-exploitatie). Volgens ons is per fase het risico anders en kan per fase ook voor een andere organisatievorm gekozen worden. Nu loopt het nogal door elkaar heen.
- Sowieso komt het hele woord 'risico' niet voor in het stuk, wij denken dat juist de kern van het onderzoek zou moeten zijn welk risico we kunnen en willen lopen en welke risico's we kunnen beheersen.
- De onderzoeksoptzet is geschreven vanuit de mobiliteitsbril, wat ontbreekt is het concernperspectief. Ofwel wat betekent een andere positionering van het trambedrijf voor de financiële positie van de provincie en wat betekent het voor de organisatie als geheel. Het onderzoek moet wat ons betreft integraler.
- We kunnen onderzoeksvraag 2 niet zo goed plaatsen. Als bij de 'eerste gedachten over een bedrijfsfilosofie' bedoeld wordt op de meer fundamentele vraag van een trambedrijf als taak wel of niet van de provincie, dan zou dit toch de eerste onderzoeksvraag moeten zijn? Of staat met deze onderzoeksvraag 2 de uitkomst op voorhand al vast en is hier dan wel sprake van een echt open onderzoek?
- In de memo is niet opgesomd binnen welke kaders een oplossing moet passen, wij geven graag de volgende kaders mee:
 - Voorgestelde organisatievormen moeten passen binnen conclusies en aanbevelingen zoals gedaan zijn in rekenkamerrapporten
 - Voorgestelde organisatievormen moeten passen binnen de kadernota verbonden partijen
 - Voorgestelde organisatievormen moeten voor tram én lightrail gelden
 - De risicoverdeling moet passend zijn ofwel de risico's moeten belegd worden bij de organisatie die de risico's kan managen en financieel kan dragen en, als de provincie risicodragend blijft / wordt, moeten de risico's passen binnen de financiële kaders van de provincie (zoals spelregels rond het weerstandsvermogen)
- Tot slot merken we op dat de rol van Provinciale Staten wat ons betreft te vrijblijvend is geformuleerd in het stuk. Het onderzoek bestaat feitelijk uit drie delen (onderzoeksvragen 1 t/m 3 die een eerste verkenning zijn, onderzoeksvraag 4 die criteria formuleert, onderzoeksvragen 5 en 6 die moeten leiden tot een afweging). Wij willen als Provinciale Staten in staat gesteld worden om onze wensen en/of bedenkingen te geven bij de overgang tussen de verschillende fasen van het onderzoek, in de commissie M&M. Het is immers aan de Staten om de kaders te stellen en dus ook de criteria te formuleren waarmee een afweging gemaakt wordt.