12e wijziging GR Vervoerregio Amsterdam			
Datum vraag	**Fractie(s)**	**Vraag**	**Antwoord**
09-09-2021	VVD	**Vraag 1:** Wij missen de conceptbrief, zoals wordt gemeld in het besluit. Kunt u deze alsnog in iBabs plaatsen? **Vraag 2:** De deadline voor de reactie is gesteld op 3 sep. Is er uitstel gevraagd door de gemeente?	**Antwoord 1:** Een conceptbrief is er niet. Dit was een fout in het Raadsbesluit. Indien er na de Raad geformuleerde wensen en bedenkingen zijn vanuit de Raad, dan zal er een brief worden opgesteld door het College met deze inhoud, gericht aan de Vervoerregio Amsterdam. **Antwoord 2**: Onze behandeldatum in september is geen probleem, dit is afgestemd met de VRA. Meerdere gemeenten dienen nog een besluit te nemen.
02-09-2021	Volendam|80	Pedro Peters is aangetrokken voor advies. **Vraag 1:** Zijn deze adviezen nog kritisch tegen het licht gehouden door ambtenaar/verantwoordelijk wethouder? **Vraag 2:**In de stukken staat de dat de heer Peters eenzelfde constructie heeft toegepast bij het RET in Rotterdam (zie ook pag. 8 Q&A).	**Antwoord 1:** Correct, zie ook vraag 3. Hierbij rekening houdend met de andere situatie waar hier sprake van is. **Antwoord 2:** Geen vraag.

		Vraag 3: Is gecontroleerd of de Rotterdamse Vervoersregio content is met deze gang van zaken en of er verbeterpunten zijn te benoemen als ze dit opnieuw zouden doen? Zo nee, waarom is dat niet gebeurd? En kan dit alsnog? Wij missen alternatieven.	Antwoord 3: Door de Vervoerregio is aan de voorkant van het traject en tijdens verschillende momenten veelvuldig informeel contact geweest met de Metropoolregio Rotterdam Den-Haag (MRDH, 'de Rotterdamse Vervoerregio') over het aandeelhouderschap. Ook door GVB is contact geweest met de vervoerders RET en HTM, en door gemeente Amsterdam met de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Dit contact was om te leren en eventuele verbeterpunten vanuit het Rotterdamse aan de Amsterdamse kant mee te nemen. MRDH is content met het aandeelhouderschap.
		Vraag 4: Is er überhaupt gekeken naar een alternatief waarbij er door de Vervoersregio géén private verplichting wordt aangegaan? Zo ja en zo nee, wat zijn de alternatieven? In de stukken wordt de term "juridisch minder robuust" gebruikt. Hier halen wij uit dat dat dan niet betekent dat het juridisch niet klopt. Aangezien ambtenarenterminologie soms anders is dan in de rest van Nederland, willen we dit toch even checken.	Antwoord 4: Er is één mogelijk alternatief, dat is onderzocht. Namelijk de huidige manier waarop de zeggenschap is georganiseerd: via een overeenkomst. Dit alternatief is afgevallen doordat er juridische risico's aan vastzitten én de nadelen aan de huidige zeggenschapsconstructie (transparantie, samenwerking) in stand blijven. Beschrijving afgevallen alternatief Sinds 2013 is de Vervoerregio wettelijk verplicht zeggenschap te hebben in GVB (GVB Exploitatie BV). Dit komt

			doordat de OV-concessie toen onderhands is gegund aan vervoerder GVB. De vereiste zeggenschap is sinds 2013 georganiseerd via een Overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio. In de praktijk betekent dit dat voorafgaand aan de twee-jaarlijkse aandeelhoudersvergaderingen (AVA's) de Vervoerregio voor bepaalde strategische onderwerpen voorafgaande goedkeuring moet verlenen aan de gemeente Amsterdam (als 100% aandeelhouder).
		Vraag 5: Is deze aanname juist? Op pag. 6 van de Q&A wordt aangegeven dat de Vervoersregio in haar rol als aandeelhouder ook daadwerkelijk aanwezig moet zijn op de GVB-aandeelhoudersvergaderingen. Er zijn 7 B.V.'s waar een lid van het dagelijks bestuur aanwezig moet zijn.	**Antwoord 5:** Het alternatief (de overeenkomst) is juridisch risicovol ('juridisch minder robuust'). Dit is geen aanname. Met het voorgestelde alternatief (aandeelhouderschap) realiseren we: o Continuïteit en behoud van de kwaliteit van het Amsterdamse openbaar vervoer. o Inzet van kennis en kunde van GVB voor het beheer en onderhoud en daarmee de beschikbaarheid van tram en metro voor reizigers. • Met het aandeelhouderschap is de wettelijk vereiste zeggenschap sowieso goed

			georganiseerd. Met het alternatief, een overeenkomst, is dat onzeker. • De Vervoerregio loopt juist juridische risico's met het alternatief. Omdat het om grote maatschappelijke belangen gaat (continuïteit van het OV voor reizigers en onderhoud van de railinfra) is dit niet wenselijk.
		Vraag 6: Levert dit ook extra werk op voor de raadsleden? In het nieuwe artikel 12 staat dat de regioraad daarmee bevoegd is tot het oprichten van en deelnemen aan stichtingen, maatschappen etc.	Antwoord 6: Er is geen extra werk voor raadsleden van de 15 gemeenten. Voor de Regioraadsleden komt het aandeelhouderschap in GVB jaarlijks terug via de begroting en levert in die zin geen extra werk op (vaststellen begroting is al regioraadsbevoegdheid). In grote lijnen komt de rolverdeling ten aanzien van het aandeelhouderschap op het volgende neer: de regioraad stelt de kaders waarbinnen de Vervoerregio kan handelen, onder andere door het vaststellen van de begroting van de Vervoerregio, waarin ook informatie over de deelneming GVB (verbonden partijen) is opgenomen. Het dagelijks bestuur (db) vervult formeel de rol van aandeelhouder. Dit betekent dat een van de portefeuillehouders in het db deze rol op zich neemt (niet zijnde de Amsterdamse

			portefeuillehouder). Tweemaal per jaar is er een Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA). Hier worden alle zaken rondom de Holding en de zeven dochterondernemingen (BV's) besproken. Er zijn dus geen separate AVA's voor de dochterondernemingen. De portefeuillehouder uit het db (belast met het aandeelhouderschap) neemt deel aan de AVA. Dit wordt ambtelijk voorbereid. Ter volledigheid, momenteel heeft de Vervoerregio vanuit de overeenkomst uit 2013 ook werk te verrichten (bestuurlijk door het DB en ambtelijk) rondom deze twee AVA's. Nu moet bij de AVA de Vervoerregio schriftelijk goedkeuring moet geven voor bepaalde strategische besluiten. Straks als de Vervoerregio aandeelhouder is zit de Vervoerregio (portefeuillehouder uit het DB) aan tafel en besluit ter plekke.
		Vraag 7: Is het mogelijk om dit te beperken tot het aangaan van slechts het aandeelhouderschap in GVB en aanverwante B.V.'s? Als het antwoord hierop "ja" is en de intentie om dit niet vaker te doen blijft overeind, waarom is hier dan niet voor gekozen?	Antwoord 7: Artikel 31a Wet gemeenschappelijke regelingen geeft aan dat het algemeen bestuur (= de regioraad van de Vervoerregio) besluit tot het aangaan van een deelneming in een vennootschap (= aandeelhouder worden in GVB). Door dit te beperken in de Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio Amsterdam (GR VRA) lijkt

			het alsof de bevoegdheid komt te liggen bij de deelnemende gemeenten. Daarnaast ziet de GR VRA niet op individuele gevallen, zie voor de vigerende versie: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR454913/4. Een dergelijk concretiserend besluit past niet goed in de opbouw van de GR VRA.