

Aan:

De leden van de regioraad
Met kopie aan de 15 deelnemende gemeentenT [REDACTED]
E [REDACTED]
W www.vervoerregio.nlKvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Datum	7 juli 2021	Onderwerp	Aanvullende informatie OV Governance
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2021/15778/JVB		
Inlichtingen	[REDACTED]	Bijlagen	2

Geachte leden van de regioraad,

In uw raad van gisteravond 6 juli is gesproken over het voorstel inzake *OV Governance - opdrachtgeverschap asset management*. Naar aanleiding daarvan is ook gesproken over het voornemen van het dagelijks bestuur om een prioriteitsaandeel te verkrijgen in GVB. Besluitvorming van beide dossiers is voorzien in uw vergadering in oktober. U heeft mij gevraagd de recent beschikbare informatie te delen met uw raad en de raden van de 15 deelnemende gemeenten.

Om iedereen hetzelfde informatieniveau te geven stuur ik u daarom de bijgevoegde brief die wethouder Egbert J. de Vries onlangs op 5 juli jl. aan de gemeenteraad van Amsterdam heeft toegestuurd, naar aanleiding van vragen van onder meer raadslid Vroege. Tevens vindt u bij mijn brief het advies van de rekeningcommissie aan de Regioraad van 6 juli. Daarmee wordt dat advies ook bekend bij de deelnemende gemeenten, aangezien de raden van de 15 deelnemende gemeenten een afschrift van deze brief toegestuurd krijgen.

Tot slot kwam vanuit uw raad nog de vraag of het rapport van de heer P. Peters met de raad gedeeld is. Dat is het geval. Met de brief van 22 juni 2020 is zijn rapport '*Versterking governance en samenwerking OV-keten Amsterdam*' al met u gedeeld.

Voor de volledigheid herhaal ik het aanbod dat de Vervoerregio altijd bereid is een toelichting te geven als dit dossier in de gemeenteraden wordt besproken.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



Lid Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.



Digitally signed by Zynyo B.V.
Date: 2021.07.07 16:25:00 CEST
Document ID:
9a771aeb-2d12-40ea-bcef-
875faf4ee172



Retouradres: Postbus 000, 0000 AA Amsterdam

Aan de leden van de gemeenteraad van Amsterdam

Datum 5 juli 2021
Ons kenmerk
Uw kenmerk -
Behandeld door [REDACTED],
[REDACTED]
Kopie aan -
Bijlage(n) -
Onderwerp Toegezegde nadere informatie bij het voorstel een prioriteitsaandeel te creëren in GVB Holding NV voor Vervoerregio Amsterdam

Geachte leden van de raad,

Voor de vergadering van uw raad van 7 en 8 juli aanstaande is een voordracht geagendeerd waarbij het college uw instemming vraagt met het wijzigen van de Gemeenschappelijke Regeling Vervoerregio Amsterdam (Vervoerregio) en u in de gelegenheid stelt tot het uiten van wensen en bedenkingen ten aanzien van zijn voornemen om te besluiten tot een statutenwijziging van GVB Holding NV en daarmee een aan de Vervoerregio uit te geven prioriteitsaandeel in GVB Holding NV (GVB) te creëren. Het betreft agendapunt 54, met kenmerk VN2021-015313.

Tijdens de voorbereidende bespreking van deze voordracht in de commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit, Water (MLW) heb ik u toegezegd een brief met nadere informatie te sturen over het nut en de noodzaak van een aandeelhouderschap van de Vervoerregio in GVB in relatie tot het verlenen van een concessie voor het openbaar vervoer en een opdracht voor het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur.

Deze brief bevat die toegezegde nadere informatie alsmede enkele opmerkingen aangaande deelnemingenbeleid van de Vervoerregio, scheiding van rollen, rekening en risico en een exitstrategie.

Vooraf

Ik hecht er aan, alvorens in te gaan op enkele meer juridische onderwerpen, nog eens te benadrukken dat een belangrijke reden waarom het college van plan is om samen met de Vervoerregio en GVB wijzigingen aan te brengen in de OV-governance, gelegen is in de wens om

binnen de OV-governance de samenwerking, transparantie en de uitwisseling van informatie te versterken. Dit omdat de opgave m.b.t. bereikbaarheid en mobiliteit in de Amsterdamse regio zodanig groot is dat gemeente, Vervoerregio en GVB een stabiele en langjarige samenwerking met elkaar wensen aan te gaan. Het is van belang dat we een robuust OV-systeem voor stad en regio krijgen, met heldere taken en verantwoordelijkheden. Zoals u weet hebben het college, Vervoerregio en GVB de heer Peters gevraagd hierover te adviseren, en zijn de adviezen onderschreven. Het nu voorliggende voorgenomen besluit is de logische vervolgstap in de implementatie daarvan.

Om e.e.a. te bereiken is een herschikking van taken nodig, in combinatie met een mede-aandeelhouderschap van Vervoerregio in GVB. Op die manier wordt de onderlinge samenwerking, transparantie en informatie-uitwisseling versterkt.

Daarnaast gaan we het opdrachtgeverschap voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur vereenvoudigen. Daar loopt nu een lijn van de Vervoerregio als subsidieverlener naar de gemeente als beheerder en vervolgens naar GVB als uitvoerder. Een rechtstreekse opdrachtgevers- opdrachtnemersrelatie tussen Vervoerregio en GVB draagt bij aan meer rolduidelijkheid en transparantie en aan lagere kosten en betere risico-beheersing. Vanwege de complexiteit van het hoofdstedelijk OV-netwerk zijn er goede argumenten om die opdracht in te besteden bij GVB en niet aan te besteden. Om zo'n opdracht te kunnen inbesteden heeft Vervoerregio wel beslissende zeggenschap over GVB nodig. Via een prioriteitsaandeel kan die benodigde beslissende zeggenschap worden gerealiseerd.

Concessieverlening en aanbestedingsverplichting

Openbaar vervoer mag alleen worden verricht door een partij die in het bezit is van een concessie.¹ Het uitgangspunt in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is dat de bevoegdheid tot het verlenen van concessies voor openbaar vervoer - anders dan per trein – berust bij Gedeputeerde Staten.² De wet bevat echter de mogelijkheid om bij Algemene maatregel van bestuur te bepalen dat een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam bevoegd is een concessie te verlenen.³ Van deze uitzonderingsmogelijkheid is gebruik gemaakt ten behoeve van (het dagelijks bestuur van) de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.⁴

Het Dagelijks Bestuur (DB) van de Vervoerregio is bevoegd OV-concessies te verlenen binnen het gebied waar de deelnemende gemeenten van de VRA zijn gelegen.

De hoofdregel uit de Wp2000 is dat Ov-concessies openbaar worden aanbesteed.⁵ Er is echter een uitzonderingsmogelijkheid in de wet op basis waarvan het DB van de Vervoerregio een concessie onderhands – dus zonder voorafgaande openbare aanbesteding – kan verlenen aan een vervoerder. Voorwaarde daarvoor is dat het een vervoerder is waarop Vervoerregio *net als over*

¹ Artikel 19, eerste lid van de Wet personenvervoer p2000 luidt: Het is verboden openbaar vervoer te verrichten zonder daartoe verleende concessie.

² Artikel 20, tweede lid van de Wp2000

³ Artikel 20, derde lid van de Wp2000

⁴ Artikel 36b van het Besluit Personenvervoer.

⁵ Artikel 61, eerste lid van de Wp2000

haar eigen diensten zeggenschap uitoefent. Artikel 5 van de Europese verordening EG 1370/2007 (de zogenaamde PSO-verordening) is daarop van toepassing.⁶ Zo'n vorm van onderhandse gunning wordt ook wel inbesteden genoemd.

In artikel 5 van de PSO-verordening zijn onder meer de criteria benoemd aan de hand waarvan moet worden beoordeeld of de (voor een inbesteding) vereiste zeggenschap door de bevoegde plaatselijke overheid wordt uitgeoefend. Gekeken moet worden naar *onder meer de mate van vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen ter zake in de statuten, de eigendomsstructuur en de daadwerkelijke invloed op en de daadwerkelijke zeggenschap over strategische en individuele beheersbeslissingen.*⁷

Opdrachtgeverschap beheer railinfrastructuur en aanbestedingsverplichting

In de Wet lokaal spoor (Wls) is de zorg voor aanleg en beheer van lokale spoorweginfrastructuur belegd bij het bestuursorgaan dat ook bevoegd is de concessie te verlenen. Dus wederom in beginsel GS van de provincie, maar in de regio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag is dat het DB van de gemeenschappelijke regeling.⁸ Tot de bevoegdheid van het DB behoort ook de aanwijzing van een beheerder. De beheerder zal daarbij dan opdracht krijgen beheertaken uit te oefenen.

De Wls bevat de mogelijkheid voor het DB van de Vervoerregio zijn bevoegdheden op basis van de Wls, waaronder de bevoegdheid een beheerder aan te wijzen, te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam. Het DB heeft tot op heden van die bevoegdheid gebruik gemaakt en aan het college van Amsterdam bevoegdheden die volgen uit de Wls gedelegeerd. Daarmee is de gemeente binnen de kaders van de delegatie zelfstandig bevoegd te besluiten over het beheer en vergunningverlening in het kader van de Wet Lokaalspoor. Binnen de gemeente zijn deze taken belegd/gemandateerd bij de directie Metro en Tram. Zij heeft, namens de gemeente, opdracht aan GVB gegeven voor de uitvoering van werkzaamheden.

Opdrachten in het kader van het beheer en onderhoud aan de railinfrastructuur zijn 'gewone' opdrachten die vallen onder het reguliere aanbestedingsrecht. Dat brengt met zich mee dat deze opdrachten in beginsel openbaar aanbesteed moeten worden. Een uitzondering daarop is mogelijk wanneer een opdracht inbesteed wordt aan een andere partij waarover de opdrachtgever doorslaggevende zeggenschap heeft. In de huidige situatie is dat de gemeente; straks de Vervoerregio.

In de Aanbestedingswet is in artikel 2.24b een mogelijkheid gecreëerd om in afwijking van de normale aanbestedingsplicht, een opdracht in te besteden aan een andere partij waarop de aanbestedende dienst samen met (een) andere aanbestedende dienst(en) toezicht uitoefent *zoals op hun eigen diensten*. De wet bepaalt dat van dergelijk toezicht sprake is, voor zover hier relevant, indien de aanbestedende diensten bepalen wie er in de besluitvormingsorganen van de controleerde rechtspersoon zitten en zij gezamenlijk in staat zijn beslissende invloed uit te

⁶ Artikel 63a, eerste lid van de WP2000

⁷ Artikel 5, tweede lid sub a van de verordening EG 1370/2007

⁸ Artikel 4, eerste en tweede lid Wls

oefenen op de strategische doelstellingen en belangrijke beslissingen van de gecontroleerde rechtspersoon.⁹

Deze bepaling uit de Aanbestedingswet is een implementatie van bepalingen uit de Europese aanbestedingsrichtlijnen.¹⁰ Die bepalingen op hun beurt vormen weer de weerslag van vaste Europese jurisprudentie waarin de criteria waaronder het mogelijk is om in te besteden steeds verder zijn verfijnd.¹¹ In de door het Europese Hof van Justitie beoordeelde gevallen waarin inbesteden is toegestaan is vrijwel steeds sprake van een aandeelhouderschap van de opdrachtgever in de opdrachtnemer.

Het voornemen dat voorligt

In het voorgaande hebt u kunnen lezen dat de bevoegdheid een concessie voor OV te verlenen en een beheerder voor de railinfrastructuur aan te wijzen en met die partij een beheer- en onderhoudsovereenkomst af te sluiten, bevoegdheden zijn die krachtens de wet (Wp2000 en Wls) bij het DB van de Vervoerregio liggen. Bevoegdheden op grond van de Wls worden tot op heden uitgeoefend door (het college van) Amsterdam, hetgeen mogelijk is omdat het DB die bevoegdheden aan het college heeft gedelegeerd. In de in de voornemens van het college voorgestelde situatie is derhalve geen sprake van het 'weggeven' van gemeentelijke taken; het DB van de Vervoerregio oefent in die nieuwe situatie haar wettelijke taken en bevoegdheden in de nieuwe situatie zelf uit.

Om de concessie voor het OV en opdracht voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur te kunnen inbesteden bij GVB (Exploitatie BV respectievelijk Railinfra BV) is vereist dat de Vervoerregio beschikt over beslissende zeggenschap binnen GVB zoals geformuleerd binnen Nederlandse en Europese wetgeving en jurisprudentie. Zeggenschap via een aandeelhouderschap van de Vervoerregio op de wijze zoals het college voornemens is dat via een statutenwijziging van GVB Holding NV te creëren, is een in de praktijk en in de jurisprudentie beproefde en aanvaarde manier om de vereiste zeggenschap te creëren. Ik meen dan ook dat daarmee een solide juridische basis wordt gecreëerd op basis waarvan VRA bij GVB kan inbesteden.

Alternatieven

Ten tijde van de verlening van het concessiebesluit betreffende het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam 2013-2024 is niet gekozen voor een aandeelhouderschap van de Vervoerregio, maar voor een overeenkomst tussen de Vervoerregio en Amsterdam op basis waarvan de Vervoerregio via de aandeelhouder gemeente Amsterdam beslissende zeggenschap binnen GVB (in het bijzonder Exploitatie BV) kon uitoefenen. Een belangrijk vertrekpunt voor die overeenkomst was echter artikel 115 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Op basis van die bepaling, die gold voor de verplichte zogenaamde plusregio's, kon het bestuur van een plusregio medewerking van het bestuur van een inliggende gemeente afdwingen indien dat nodig

⁹ Artikel 2.24b, tweede lid Aanbestedingswet

¹⁰ Zie artikel 12 richtlijn 2004/24 en artikel 28 richtlijn 2004/25

¹¹ Gewezen kan onder meer worden op de arresten van het Europese Hof van Justitie bekend onder de naam Coditel (HvJ-EG, 13 november 2008, C 324/07) en Econord (HvJ-EG, 19 november 2012, C182/11 en 183/11)

was. Ten aanzien van het uitoefenen van zeggenschap binnen GVB lag de Vervoerregio in feite voor twee ankers: contractuele afspraken met Amsterdam en de publiekrechtelijke mogelijkheid medewerking van Amsterdam af te dwingen.

Met het afschaffen van de verplichte plusregio's is ook artikel 115 geschrapt en daarmee is ook een van de ankers die in 2013 nog wel bestond verdwenen.

Tijdens de behandeling van het voorstel van het college in de vergadering van de raadscommissie MLW is gewezen op het bestaan van artikel 10a van de WGR en is de vraag opgeworpen of dat artikel niet in dezelfde mogelijkheden als het geschrapte artikel 115 voorziet.

Artikel 10a van de WGR bevat net als het geschrapte artikel 115 Wgr een mogelijkheid voor het bestuur van een gemeenschappelijke regeling om medewerking af te dwingen van de besturen van deelnemende gemeenten. Er is echter een belangrijk verschil:

Artikel 115 had betrekking op de verplichte plusregio's. Gemeenten die het betrof waren verplicht daaraan deel te nemen. Artikel 10a heeft betrekking op de 'gewone' gemeenschappelijke regeling, die op vrijwillige basis door deelnemende gemeenten (of andere overheden) in het leven wordt geroepen. Deelnemende gemeenten kunnen hun deelname aan zo'n gemeenschappelijke regeling ook weer beëindigen. Het bestuur van de gemeenschappelijke regeling kan hen dan niet meer via artikel 10a dwingen tot het verlenen van medewerking. De vraag is dan hoe beslissend zeggenschap langs die weg voor de Vervoerregio is.

Het creëren van een prioriteitsaandeel in GVB voor de Vervoerregio biedt de juridisch meest solide basis om inbesteding van de OV-concessie en de overeenkomst voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur door de Vervoerregio bij GVB mogelijk te maken. Dit staat nog los van de door de heer Pedro Peters in zijn advies geadresseerde voordelen van een aandeelhouderschap van Vervoerregio in GVB, op het gebied van transparantie, samenwerking en informatie-uitwisseling.

Overig

Tijdens de vergadering van de commissie MLW heb ik toegezegd ook op enkele andere punten in te gaan.

De vraag is gesteld welk lid van het DB van de Vervoerregio het aandeelhouderschap in zijn portefeuille zal nemen. Zoals ik tijdens de vergadering al vertelde is er binnen het DB van de Vervoerregio voor gekozen om het aandeelhouderschap onder te brengen in de portefeuille van een DB-lid dat niet uit Amsterdam komt. Op dit moment is dat mevrouw Ruigrok uit de gemeente Haarlemmermeer. Op deze wijze wordt ook een mogelijke schijn van belangenverstrengeling voorkomen.

De vraag is gesteld welke afspraken er op het gebied van rekening en risico, eigen vermogen, dividend en rendement gemaakt worden. Zoals ik tijdens de vergadering vertelde is er in de voorgestelde constructie geen financieel risico voor de Vervoerregio (anders dan het moeten betalen van de (nominale) waarde van het prioriteitsaandeel. Verder zijn VRA, de gemeente en GVB op dit moment bezig met het opstellen van een aandeelhoudersovereenkomst waarin verschillende onderwerp aan bod (kunnen) komen die zich minder goed lenen voor regeling in de

statuten. Een overzicht van bij die overeenkomst te adresseren onderwerpen bevindt zich bij de aan uw raad gezonden stukken. Het college zal zich uiteraard inspannen afspraken te maken die stroken met de belangen van alle drie de partijen en het belang van een goede OV-voorziening in Amsterdam in het bijzonder. Uiteraard zal het college eventuele wensen (en/of bedenkingen) die hieromtrent bij uw raad leven, zoveel als mogelijk meenemen bij de verdere uitwerking.

Er is geïnformeerd naar het deelnemingenbeleid van de Vervoerregio. Ik kan u vertellen dat de Vervoerregio daar op dit moment druk doende is met het opstellen daarvan. Dat doet zij in nauwe samenwerking met het team Deelnemingen binnen de gemeente Amsterdam, waarbij zij zich tevens laat bijstaan door externe adviseurs.

Verder is nog gevraagd naar de exit-strategie. Ook die zal worden opgenomen in de eerder genoemde aandeelhoudersovereenkomst. Het ligt daarbij voor de hand dat die strategie als uitgangspunt heeft dat het aandeelhouderschap van de Vervoerregio wijzigt dan wel eindigt op het moment dat de OV-concessie en/of de opdracht voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur wordt of worden aanbesteed.

Ten slotte

Concluderend is het volgens het college gewenst dat de Vervoerregio via een medeaandeelhouderschap beschikt over beslissende zeggenschap binnen GVB om de OV concessie en tevens de opdracht voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur te kunnen inbesteden bij GVB (Exploitatie BV respectievelijk Railinfra BV). Zeggenschap via een aandeelhouderschap van de Vervoerregio in GVB is een in de praktijk en in de jurisprudentie beproefde en aanvaarde manier.

Naar ik hoop voorziet het bovenstaande in de informatiebehoefte die er blijkt de bespreking in commissie nog bestond bij leden van uw raad. Ik zie uit naar de bespreking van de voornemens van het college omtrent de OV-governance tijdens de vergadering van uw raad op 7 en 8 juli aanstaande.

Met vriendelijke groet,



Egbert J. de Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit.

Aan Leden van de Regioraad
Van Rekeningencommissie
Datum 2 juli 2021
Betreft **Governance - opdrachtgeverschap**
Advies rekeningencommissie inzake agendapunt 8 van de vergadering van 6 juli 2021

Inleiding

In de vergadering van de Regioraad van 6 juli 2021 ligt ter informatie een concept besluit voor dat op 26 oktober 2021 definitief aan de Regioraad wordt voorgelegd. Dit betreft de verandering van de aansturing van het assetmanagement (beheer en onderhoud) van de railinfrastructuur, door met ingang van 1 januari 2022 het opdrachtgeverschap hiervan bij de Vervoerregio te beleggen in plaats van bij de gemeente Amsterdam. Daarmee gaat het assetmanagement van de railinfrastructuur formeel voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd worden.

Advies Rekeningencommissie

De Rekeningencommissie heeft in twee sessies op 1 en 29 juni 2021 over dit voorstel overlegd en komt tot een positief advies. De Rekeningencommissie constateert dat het risicoprofiel van de Vervoerregio weliswaar toeneemt, en er daarom meer weerstandsvermogen moet zijn, maar de Rekeningencommissie ziet zoveel voordelen dat per saldo sprake is van een verbetering.

De volgende aandachtspunten hebben een rol gespeeld in het advies van de Rekeningencommissie:

1. Door de gewijzigde governance structuur verdwijnt een schakel in de aansturing. Dit levert een eenvoudiger aansturingsmodel op en betekent meer helderheid in de verantwoordelijkheidsverdeling.
2. De Rekeningencommissie heeft er vertrouwen in dat de uitvoering van het assetmanagement in de nieuwe structuur beter gaat. Onder meer heeft dit te maken met de afspraak het assetmanagement te professionaliseren. De Vervoerregio heeft met GVB afgesproken dat gewerkt gaat worden volgens de internationaal erkende ISO 55.000 standaard.
3. Hierbij komt dat door het samengaan van de twee partijen die nu actief zijn in het assetmanagement (GVB Railservices en Metro en Tram – Eigendom en Beheer van de gemeente Amsterdam) een ander voordeel ontstaat: Twee verschillende culturen van denkers en doeners komen bij elkaar en gaan elkaar beter leren verstaan.
4. De verschuiving leidt in zijn totaliteit tot een afname van personeel. De toename bij Vervoerregio en GVB wordt gecompenseerd door een grotere afname bij gemeente Amsterdam (Metro en Tram). Per saldo zal binnen deze reeks sprake zijn van een efficiencybesparing en een verlaging van het deel dat ingezet wordt voor de totale organisatiekosten bij GVB, Vervoerregio en gemeente. Op dit moment is de precieze kwantificering hiervan nog niet bekend. Bij het definitieve besluit in oktober 2021 zal dit wel zo zijn.
5. De structuur is een formalisering van een situatie die in het verleden in feite al zo was. Ook in het verleden was de Vervoerregio niet risicovrij, maar dan zonder de sturingsmogelijkheden die de Vervoerregio in het nieuwe model krijgt.

6. De Vervoerregio neemt risicobuffers op in de budgetten. Er gaat door de Vervoerregio – in samenwerking met GVB – gestuurd worden op risico's.
7. Het risicoprofiel wordt formeel groter bij de Vervoerregio. In overleg met de Rekeningencommissie gaat de Vervoerregio dat vertalen in een bedrag. Dit wordt het weerstandsvermogen genoemd. Het streven is om voor oktober 2021 daarvoor een eerste inzicht te geven. Het weerstandsvermogen is een reservering van BDU-gelden die bedoeld is om de financiële gevolgen van opgetreden risico's op te vangen.
8. Het voorgenomen besluit over het opdrachtgeverschap van het assetmanagement van de railinfrastructuur wordt niet aan de individuele raden van de Vervoerregiogemeenten voorgelegd. Dat geldt wel voor het besluit dat hiermee sterk samenhangt: het besluit over het aandeel dat de Vervoerregio gaat krijgen in GVB. Dat besluit wordt aan alle individuele gemeenteraden voorgelegd, omdat dat een wijziging van de Gemeenteschappelijk Regeling van de Vervoerregio betreft. Het aandeelhouderschap is noodzakelijk om het asset management door de Vervoerregio in te kunnen besteden aan GVB.
9. Er is afgesproken dat vanaf 2022 twee keer per jaar voortgangsrapportages aan de Regioraad gestuurd worden.

Evaluatie over 2 jaar

De Rekeningencommissie adviseert over 2 jaar een evaluatie uit te voeren van de nieuwe situatie.